

ECONOMIA



Sergio Marchionne, amministratore delegato Fiat FOTO DI ALESSANDRO DI MARCO/ANSA

L'invito di Volkswagen: «Marchionne si dimetta»

● **La casa tedesca replica alle accuse sugli sconti e chiede che il manager lasci la presidenza dei costruttori europei**

MARCO MONGIELLO
BRUXELLES

Tra la Volkswagen e Sergio Marchionne è ormai guerra aperta. La casa automobilistica tedesca non ha preso bene le critiche dell'amministratore delegato della Fiat sulla sua aggressiva politica di sconti in Europa e ieri ha risposto chiedendo le dimissioni del manager italiano dalla presidenza dell'associazione dei costruttori europei, Acea.

Da Bruxelles intanto la Commissione europea ha fatto sapere che nella

politica dei prezzi della casa tedesca non c'è nulla di irregolare.

«Marchionne è insopportabile come presidente Acea. Gli chiediamo di dimettersi», ha sparato a zero il responsabile della comunicazione del gruppo di Wolfsburg, Stephan Gruehsem, definendo le dichiarazioni dell'amministratore delegato della Fiat «ancora una volta inqualificabili». E per rincarare la dose Gruehsem ha anche aggiunto che la Volkswagen sta valutando di uscire dall'Acea. A mandare su tutte le furie la dirigenza del gruppo tedesco è stata un'intervista rilasciata mercoledì da Marchionne all'*International Herald Tribune*, in cui si legge che il manager italiano «e

...

La Ue: non ci sono accuse di collusione o di altre pratiche scorrette nei confronti di Volkswagen

altri amministratori delegati accusano Volkswagen di sfruttare la crisi per guadagnare quote di mercato offrendo sconti aggressivi».

CONTRADDIZIONI

Le parole di Marchionne riportate dal quotidiano americano sono: «è un bagno di sangue dei prezzi ed è un bagno di sangue sui margini» di profitto. All'*Herald Tribune* Marchionne ha spiegato che oggi stanno venendo a galla tutti i problemi di eccesso di sovracapacità produttiva delle aziende automobilistiche europee. «Quello che dovrebbero fare è coordinare una razionalizzazione del settore in tutte le aziende produttrici», ha detto, ma «quelli che non hanno agito su questo sono i francesi e i tedeschi, che non hanno tagliato nessuna capacità. Tutti dovrebbero fare dei tagli». Secondo un rapporto della società di ricerca americana Bernstein Research, pubblicato lo scorso 18 luglio, «Volkswagen sta utilizzando i profitti

cinesi superiori al normale per finanziare una guerra dei prezzi in Europa».

Nell'ultimo anno la casa tedesca, già numero uno in Europa e in lotta per il titolo di numero uno mondiale, è riuscita ad aumentare la quota di mercato dal 22,6% al 23,9%. Grazie alla sua ampia offerta di modelli e grazie alla concertazione e alla gestione sistematica con i rappresentanti dei lavoratori dell'IgMetall, il più forte sindacato del mondo, la Volkswagen sta registrando vendite in aumento in Cina, India, Brasile e Nordamerica e nell'ultimo trimestre ha portato a casa un 36% di aumento degli utili. Già a giugno Marchionne aveva spiegato che la Fiat e la casa francese Renault e Peugeot-Citroën sarebbero a favore di un intervento dell'Unione europea per regolare la sovracapacità produttiva, mentre le aziende tedesche beneficiano delle ottime vendite nei Paesi extra-europei dei modelli di auto di fascia medio-alta, potendo così offrire sconti sui modelli più piccoli in Europa.

QUALE MERCATO

Per Bruxelles però non c'è niente di scorretto, è la dura legge del mercato. A quanto risulta alla Commissione europea, ha risposto ieri il portavoce del commissario Ue alla Concorrenza Joaquín Almunia, «non ci sono accuse di collusione, abuso di posizione dominante o di altre pratiche scorrette» nei confronti di Volkswagen. Da Roma i senatori Pd Roberto Della Seta e Francesco Ferrante definiscono «surreali» le dichiarazioni di Marchionne. Lui, ricordano i senatori Ecodem «tutti i giorni dà lezioni a mezzo mondo sulle superiori ragioni del mercato e in questo caso protesta contro l'idea stessa di concorrenza», quindi o è «stregato dalla frequentazione cinesi oppure deve risolvere qualche contraddizione con se stesso». Secondo l'eurodeputato leghista Mario Borghezio a «rischiare il bagno di sangue» sono i lavoratori del nord che «al contrario di Marchionne ammirano i risultati conseguiti da Volkswagen e guardano con ben motivata invidia quella gestione» che «dovrebbe essere regola in una moderna democrazia economica».

...

Reazioni: «Dà lezioni sulle superiori ragioni del mercato e poi protesta contro la concorrenza»

Parmalat 120 esuberi, sciopero in agosto

MARCO TEDESCHI
MILANO

Scontro tra sindacati e Lactalis, il nuovo padrone francese di Parmalat. Quattro ore di sciopero entro agosto dei lavoratori Parmalat e la richiesta di convocazione del tavolo tra le parti al ministero dello Sviluppo economico. Lo hanno deciso Fai Cisl, Flai Cgil, Uila Uil a fronte dell'avvio delle procedure per 120 esuberi e un confronto con l'azienda sul piano industriale «molto lacunoso sulla missione che la nuova proprietà della Lactalis assegna al gruppo Parmalat».

Non c'è ancora coerenza fra gli impegni assunti in sede di acquisizione e quanto sta avvenendo nella realtà afferma la Flai Cgil spiegando che «l'azienda ha ritenuto di procedere all'avvio delle procedure per circa 120 esuberi, pur in assenza di un piano sociale concordato di attivazione di ammortizzatori sociali e di ricollocazione dei lavoratori, che come sindacato crediamo sia possibile». Alla luce di ciò le segreterie nazionali sindacali hanno chiesto al ministero dello Sviluppo economico di riconvocare il tavolo di confronto fra le parti, proclamando altresì 4 ore di sciopero da effettuarsi entro la fine di agosto.

«Parmalat - conclude Mauro Macchiesi, segretario Flai - per il suo rilancio produttivo, deve rafforzare il sistema industriale e commerciale con finanziamenti adeguati per valorizzare i propri prodotti che da troppo tempo sono fermi, dando risposte anche ai volumi produttivi per salvaguardare i livelli occupazionali in un corretto equilibrio finanziario in grado di competere in un settore che sta attraversando una fase complessa di difficoltà per il prodotto latte a prescindere dalla riduzione dei consumi che certo non aiuta. In questo ambito rivendichiamo nei riguardi dell'azienda un confronto sindacale più costruttivo di quello che c'è stato fino ad oggi».

Lactalis deve inoltre rispondere ai quesiti della Consob su alcune operazioni condotte in Parmalat.

In Europa una tempesta perfetta sulla Fiat

Una cosa bisogna riconoscerla a Sergio Marchionne: l'uomo non è alla ricerca della popolarità, semmai sorge il dubbio che di fronte ad un vicino di casa che lo saluta cordialmente si chieda dove ha sbagliato. Eppure ridurre all'umore del personaggio la sua ultima, contestatissima uscita pubblica sarebbe fuorviante. Stavolta, infatti, l'amministratore delegato del Lingotto non si è scagliato contro i soliti bersagli italiani, il sindacato ed in subordine la politica, ma ha aperto un nuovo fronte, nientemeno che contro la Germania. Eh sì, perché andare lancia in resta contro il colossale gruppo Volkswagen significa prendersela con la nazione tutta, un po' come succederebbe se dall'estero arrivassero critiche dello stesso tenore alla Fiat. Il fatto è che Marchionne, al di là delle sue discutibili capacità diplomatiche, ha di fronte a sé un quadro drammatico, quello del mercato auto europeo, dove l'inazione equivale ogni giorno di più ad una morte annunciata.

Gli ultimi dati relativi al Vecchio continente non necessitano nemmeno di particolari analisi tanto sono espliciti. Nel mese di giugno il mercato dell'auto ha accusato il nono calo consecutivo con una flessione delle vendite dell'1,7% per un totale di 1.254.052 unità vendute. Ma il proble-

IL DOSSIER

MARCO VENTIMIGLIA
mventimiglia@unita.it

Il Lingotto sconta più di ogni altro costruttore un mercato dell'auto diviso in due, con un crollo delle vendite nel Sud Europa a causa delle «city car»

ma nel problema è che ormai da tempo il settore delle quattro ruote è uno dei comparti industriali più disomogenei. Se l'Europa va male, a livello globale la situazione è invece positiva. Inoltre, il perdurante segno meno del nostro continente è in realtà frutto di andamenti ben diversi, con una netta linea di demarcazione commerciale che lo divide in un'area mediterranea caratterizzata da un autentico crollo delle immatricolazioni ed una parte settentrionale dove invece il mercato continua a tirare discretamente. Andando poi nel dettaglio nazionale, è proprio l'Italia a deprimere maggiormente l'indice complessivo di vendita. Stesso discorso in relazione alla tipologia delle vetture: ad essere in for-

te crisi è il comparto delle "city car" mentre le auto di maggiore cilindrata e costo godono sempre di una richiesta apprezzabile.

Insomma, sia ragionando in termini geografici che per modelli ci si rende conto di come imperversi su Fiat una sorta di tempesta perfetta di cui al momento non si vede la fine. Basti pensare che la rilevazione di giugno ha visto crollare del 16,7% le immatricolazioni del Lingotto rispetto ad anno fa (a quota 79.927 unità) nell'Ue a 27 più i 4 Paesi Efta. A ciò corrisponde un crollo della quota di mercato, adesso al 6,4%, contro il 7,5% di un anno fa. Ed è proprio da Torino che si addossa la maggior responsabilità del calo al «pessimo andamento complessivo dell'Italia che ha penalizzato i risultati del gruppo con un mercato nazionale che si posiziona oggi sui livelli del 1979 e sta penalizzando Fiat soprattutto nel segmento delle city car dove, con Panda e 500, detiene circa il 60 per cento di quota». Del resto il nostro Paese, con una flessione del

...

Le immatricolazioni di Torino scese del 16,7% in un anno. La quota Ue è passata dal 7,5% al 6,4%

24,4% a giugno e del 19,7% nel primo semestre 2012, è stato la "pecora nera" tra i cinque principali mercati dell'auto europei, superando nel calo percentuale anche la Spagna (-12,1% il mese scorso). Una divisione in due dell'Europa rafforzata dal segno meno accusato in giugno anche dalla Francia (-0,6%) mentre le vendite di auto sono cresciute sia in Germania (+2,9%) che in Gran Bretagna (+3,5%).

Una via d'uscita, come detto, al momento non si palesa. Anche perché quando si tratta di spiegare la crisi di vendite che colpisce il Sud Europa gli esperti non la addossano ad elementi specifici del mercato delle quattro ruote puntando piuttosto su fattori economici generali quali i contraccolpi delle manovre di contenimento del debito pubblico e la mancanza di efficaci misure di sostegno alla ripresa. E così, per il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori, non è un caso che il calo delle immatricolazioni colpisce soprattutto «Spagna, Italia e Francia, ovvero le nazioni più colpite dalla crisi dell'Eurozona», mentre il Centro Studi Promotor taglia corto affermando che «i Paesi dell'area euro, anche per l'automobile, rappresentano oggi un'isola infelice in un mercato mondiale che continua invece ad essere in crescita».

WELFARE DELLA VALLE

1400 euro e bonus libri ai dipendenti

Nasce il "Welfare Della Valle". In questa fase di crisi prolungata Tod's ha deciso di aiutare i dipendenti con un bonus da 1.400 euro, una copertura assicurativa per le spese sanitarie e un rimborso delle spese per i libri di testo dei figli. La società spiega che «in un momento particolarmente difficile per l'economia del nostro Paese, che genera anche forti preoccupazioni nel mondo dei lavoratori in merito alle prospettive del loro futuro e alle loro crescenti difficoltà economiche quotidiane, il gruppo Tod's ha deciso di mettere a disposizione dei propri dipendenti della divisione industriale alcune iniziative, che vanno ad aggiungersi ad altre già attuate e che hanno lo scopo di migliorare le condizioni di vita delle famiglie dei propri dipendenti». Le iniziative, in particolare, sono: contributo di euro 1.400 lordi per ogni dipendente; assicurazione a copertura di tutti i costi sanitari per i dipendenti e i membri delle loro famiglie nei casi che necessitano di cure specialistiche o di interventi chirurgici rilevanti, con tutte le relative cure pre e post intervento; copertura dei costi sostenuti dai dipendenti per l'acquisto di tutti i testi scolastici per i figli.