

L'ITALIA E LA CRISI

Pressing sulla Fiat

Passera: deve chiarire

- **Il ministro al telefono con Marchionne**
- **Il segretario Cgil: «L'azienda ha preso in giro tutto il Paese»**
- **Bersani: «Se non c'è Fabbrica Italia è perché non c'è mai stata»**

LAURA MATTEUCCI
MILANO

Nessuna richiesta ufficiale di incontro, almeno per ora, ma una semplice richiesta di «chiarimento» ormai «ineludibile», come dice il ministro Passera. Il pressing sul governo perché convochi l'ad di Fiat Sergio Marchionne, dopo che via comunicato ha messo la pietra tombale sul piano Fabbrica Italia, è sempre più forte, sia da parte delle forze politiche che sindacali. Ma il governo nichia, e sembra muoversi sulle uova, considerando evidentemente non semplice richiamare Marchionne agli impegni presi. Passera ha avuto con lui un colloquio telefonico, e chiede che Fiat «faccia chiarezza al più presto al mercato e agli italiani». «Il governo e io - continua - faremo tutto ciò che possiamo nel rispetto delle norme, per assicurare che le responsabilità che Fiat ha verso il Paese vengano rispettate e ben chiarite. È chiaro che non è pensabile che la politica possa sostituirsi alle scelte del mercato», ma è comunque necessario chiarire «una serie di annunci» che «non permettono di capire la strategia che l'azienda ha sull'Italia». La collega Fornero spiega che vorrebbe discutere con i vertici del futuro della Fiat: «Ribadisco che bisogna parlare del futuro dell'azienda, che non interessa solo i suoi azionisti ma tutti i suoi molti lavoratori, le loro famiglie e il governo. Non convoco nessuno ma ne vorrei discutere». Sembra in realtà che Fornero e Passera abbiano messo a disposizione delle date utili nei prossimi giorni per un eventuale colloquio. Ma le caute dichiarazioni dei ministri fanno scattare la segretaria Cgil Susanna Camusso: «Possiamo aspettare ancora? Facciamo le telefonate? O è ora che il governo prenda

in mano la situazione? E non chieda a Fiat cosa intende fare, ma dica a Fiat cosa intende fare il Paese? Tutti, come Paese, siamo stati presi in giro da un'azienda che allora come oggi non vuole fare investimenti». Ancora Camusso: «Tanta intelligenza ha perso tre anni a dire che Fiat ci avrebbe stupito con effetti speciali. Ma quanti stabilimenti deve ancora chiudere per dire che vuole andare via da questo Paese?». E il responsabile auto della Fiom Cgil, Giorgio Airaud, ricorda che nel frattempo sono i lavoratori «a pagare il ritardo di impegno del governo italiano. Lo pagano con la cassa integrazione». «È la quarta o quinta volta - continua - che il ministro Passera chiede alla Fiat di chiarire il suo impegno per l'Italia. Ricordo che c'è stato un ministro, Carlo Donat Cattin, che ha convocato la Fiat con i carabinieri. Non pretendo tanto ma vorrei qualcosa di più di una richiesta di cambiamento perché se un ministro si dichiara impotente sulle politiche di un'impresa, ormai una multinazionale meno italiana di prima, che fa il ministro a fare? Impotenti sono stati i lavoratori complice la divisione provocata da Fiat».

IL RUOLO DELLA POLITICA

Un incontro, prima della data fatidica del 30 ottobre, quando Marchionne dovrebbe presentare il nuovo piano industriale, lo chiedono anche i sindacati. A partire dal segretario Cisl Raffaele Bonanni, che ricorda: «Questi non sono santi, non sono filantropi, ma sono gli unici che sanno costruire un'auto. Se saltano ci fanno ballare in tutto il Centro-Sud». Si dunque ad «un chiarimento pubblico prima di presentare il piano a ottobre per fugare ogni equivoco».

...

Cesare Romiti, uomo simbolo del Lingotto, attacca i vertici e anche il sindacato, ma non tutto

...

«Non ha fatto nulla per contrastare le scelte del management. Tranne la Fiom Cgil»

Anche il segretario Pd, Pier Luigi Bersani, torna sul tema: «Adesso vedo qualche ministro che dice "non ho il diritto di chiamare un amministratore delegato" - riferisce - Io ho sempre visto che quando un ministro chiama qualcuno, questo qualcuno deve andarci». «Lo spettacolo non è simpatico - continua - perché dietro queste polemiche ci sono stabilimenti in gran parte fermi, un sacco di lavoratori nei guai ed una prospettiva industriale del Paese che è un punto interrogativo grosso come una casa. Perché, a proposito di industria automobilistica, non si può scherzare. Se adesso il piano Fabbrica Italia non c'è è perché non c'era neanche allora». «Quindi adesso chiamassero - è la conclusione di Bersani - e cercassero di capire. Se non sono in grado loro di mandare avanti gli stabilimenti, vediamo chi è in grado di mandarli avanti perché non possiamo restare senza industria automobilistica». Anche l'ex ministro del Lavoro del governo Prodi, Cesare Damiano (Pd) ribadisce: Monti deve convocare l'azienda.

Da parte del governo, nessun commento agli attacchi a Marchionne arrivati insospettiti dall'imprenditore Diego Della Valle (che ha definito lui e il presidente John Elkann «inadeguati» e «furbetti cosmopoliti»), e addirittura da Cesare Romiti, uno che di storia della Fiat ne ha fatto un bel pezzo, come presidente e ad, e che se n'è uscito dicendo: «Quando un'azienda automobilistica interrompe la progettazione vuol dire che è destinata a morire», sono state le parole di Romiti. Ma il pezzo forte arriva quando parla del sindacato: «Uno dei principali colpevoli è il sindacato assente - tuona l'ex uomo Fiat - che, tranne la Fiom, non ha fatto nulla per contrastare le scelte del management».

Il presidente di Confindustria, Giorgio Napolitano, si smarca dall'argomento: «Oggi parlo solo di biciclette». Mentre tornano all'attacco anche il Pdl, con il segretario Angelino Alfano («molto grave che la Fiat abbandoni l'Italia») e l'Udc con il leader Pier Ferdinando Casini, (le decisioni della Fiat sono «legittime» ma «moralmente discutibili»). Intanto, il Codacons minaccia una class action se il governo non avvierà «le dovute azioni di recupero dei fondi pubblici elargiti alla Fiat nell'ultimo decennio» per «restituire i soldi ai cittadini».



CONFESERCENTI

«La crisi ha bruciato 800mila posti di lavoro»

Complici le recenti vittorie alle Olimpiadi di Londra, il gergo della scherma è entrato nella parlata comune: «Sui tagli alla spesa pubblica bisogna usare la sciabola e non più il fioretto» ha detto il presidente di Confesercenti, Marco Venturi, aprendo il meeting dell'associazione a Perugia, in modo da «reperire 20 miliardi di euro all'anno da destinare alla crescita». La necessità di interventi radicali come quelli per «abolire le Province, accorpate i piccoli comuni, disboscare la giungla dei servizi pubblici locali» o per «cedere il 5% del patrimonio pubblico e una quota delle partecipazioni di aziende ancora in mano allo Stato» viene dalla sempre più drammatica situazione economica del Paese.

Secondo gli esercenti, infatti, le previsioni per il 2013 «sono tutt'altro che tranquillizzanti» con Pil, consumi e occupazione in territorio negativo. «Se con l'azione del Governo e il senso di responsabilità delle parti sociali

abbiamo evitato il default dell'Italia, l'anno prossimo impone una sfida comune a tutti, Governo, partiti, forze sociali: trasformare quei segni meno in segni positivi a partire dal meno 0,4% del Pil». Il bilancio ad oggi è allarmante: circa 100mila imprenditori autonomi «hanno chiuso le loro attività senza poter contare su alcuna tutela sociale» e sono 800mila «i posti di lavoro bruciati dalla crisi». Ed anche nel futuro immediato «il paese non crescerà e assisteremo ancora alla chiusura di migliaia di imprese e alla perdita di tanti posti di lavoro». Ma fin da subito «è fondamentale le forze politiche e le rappresentanze sociali collaborino per rilanciare la crescita». Impossibile, invece, agire sul fronte delle entrate: «Il fisco è diventato una zavorra impressionante» ha sottolineato Venturi, ricordando i 40 miliardi di euro di maggiore gettito nelle casse pubbliche nel 2012, cui seguiranno 51 miliardi nel 2013 e 52 miliardi nel 2014.

Taglio fiscale sulla benzina, il governo può fare di più

L'intenzione è buona anche se il governo sulle accise può fare di più. Nei prossimi giorni dovrebbe arrivare il via libera al decreto predisposto dal ministero dello Sviluppo economico per ridurre di uno, massimo due centesimi, l'accisa sui carburanti utilizzando, come previsto dal meccanismo dell'accisa mobile, l'extrageggetto dell'Iva incamerata dallo Stato negli ultimi mesi per effetto dei continui aumenti dei prezzi petroliferi. «La strada indicata è giusta - spiega il presidente della Faib-Confesercenti, Martino Landi -, ma la misura proposta potrebbe essere rafforzata per essere maggiormente apprezzata». In altre parole il taglio fiscale per frenare il caro-carburante può essere più incisivo, anche di 3-5 centesimi su ogni litro di benzina e diesel.

Secondo le stime dei gestori della Confesercenti, nei primi otto mesi del 2012, rispetto allo stesso periodo del 2011, lo Stato ha incassato oltre 700 milioni di euro in più di Iva per effetto degli aumenti continui dei prezzi industriali dei carburanti. Un extrageggetto

IL DOSSIER

ENRICO CINOTTI

Applicando in modo incisivo il meccanismo dell'accisa mobile si può arrivare ad un calo dai 3 ai 5 centesimi su ogni litro di benzina e diesel

che consentirebbe «per i prossimi tre mesi una riduzione prudenziale delle accise di 3 centesimi al litro senza nuovi oneri per le casse pubbliche», spiega Antonio Lirosi responsabile Consumatori e commercio del Pd. «Ci sono - prosegue - tutte le condizioni per dare attuazione al meccanismo trimestrale della cosiddetta accisa mobile, introdotta dal governo Prodi nel 2008, in modo da abbassare il prezzo dei carburanti utilizzando il maggior gettito dell'Iva procurato dall'impennata del prezzo industriale rispetto ai valori dello scorso anno».

Il governo sembra però intenzionato a muoversi in maniera molto meno incisiva e il taglio di 1-2 centesimi dovrebbe essere coperto con 242 milioni di euro di extrageggetto Iva. Tuttavia, come testimoniamo le stime della Faib, il governo avrebbe a disposizione un «tesoretto» ben maggiore che potrebbe consentire un taglio fiscale più cospicuo. Lo stesso che martedì chiederanno le associazioni dei consumatori, in un presidio davanti al Parlamento, chiederanno al governo. «Rivedere adesso il livello di tassazione di accise ed Iva sui prodotti pe-

troliferi - prosegue Landi - è un impegno a cui il governo non può sottrarsi, considerato che, l'accisa sulla benzina ha raggiunto quota 0,726 e sul gasolio 0,615 mentre l'Iva sui due prodotti scosta il 21% contro la media dell'area euro al 19,67%. Abbiamo già denunciato che la componente fiscale italiana ha una incidenza del 4% superiore a quella dell'area euro, in media tra gasolio e benzina. Se l'incidenza fiscale italiana si allineasse a quella dell'area euro, si stima un risparmio annuale per le famiglie italiane di circa un miliardo di euro che andrebbe a pareggiare il maggior gettito prodotto dall'Iva nel corso dell'anno».

Le Regioni, dal canto loro, potrebbero contribuire ad alleggerire il carico fiscale rivendendo, come ha fatto recentemente il presidente della Toscana Enrico Rossi, le addizionali regionali sui carburanti. Anche gli autotrasportatori della Cna-Fita in una nota chiedono il taglio delle accise: «Il meccanismo dell'accisa mobile può consentire una riduzione già di 3 centesimi ai quali se ne potrebbero aggiungere almeno altri 2 intervenendo sulle entrate delle lotte-

rie e dei giochi e sulle accise regionali. Una riduzione che complessivamente potrebbe assicurare 5 centesimi in meno al litro. Inoltre, come già accaduto in Francia, se il governo italiano garantisse per suo conto questo minimo taglio potrebbe chiedere di fare lo stesso alle compagnie petrolifere portando a 10 centesimi/litro il risparmio complessivo alla pompa».

Intanto prosegue il dibattito interno al governo. Per dare applicazione al meccanismo dell'accisa mobile occorre un decreto interministeriale Economia-Sviluppo economico e si sa, nel tentativo di recuperare risorse per scongiurare il prossimo aumento delle aliquote Iva, il ministro Grilli è molto poco intenzionato a impegnarsi in altre direzioni. Il Pd incalza il governo. «È auspicabile - conclude Lirosi - che il governo decida rapidamente. Per lo Stato si tratterebbe di restituire agli automobilisti parte delle somme incassate in più grazie al rialzo delle quotazioni internazionali del petrolio, altrimenti finisce per essere cointeressato agli aumenti dei prezzi alla pompa, gravando iniquamente famiglie e imprese di maggiori imposte».