

Marchionne chiede aiuti pubblici

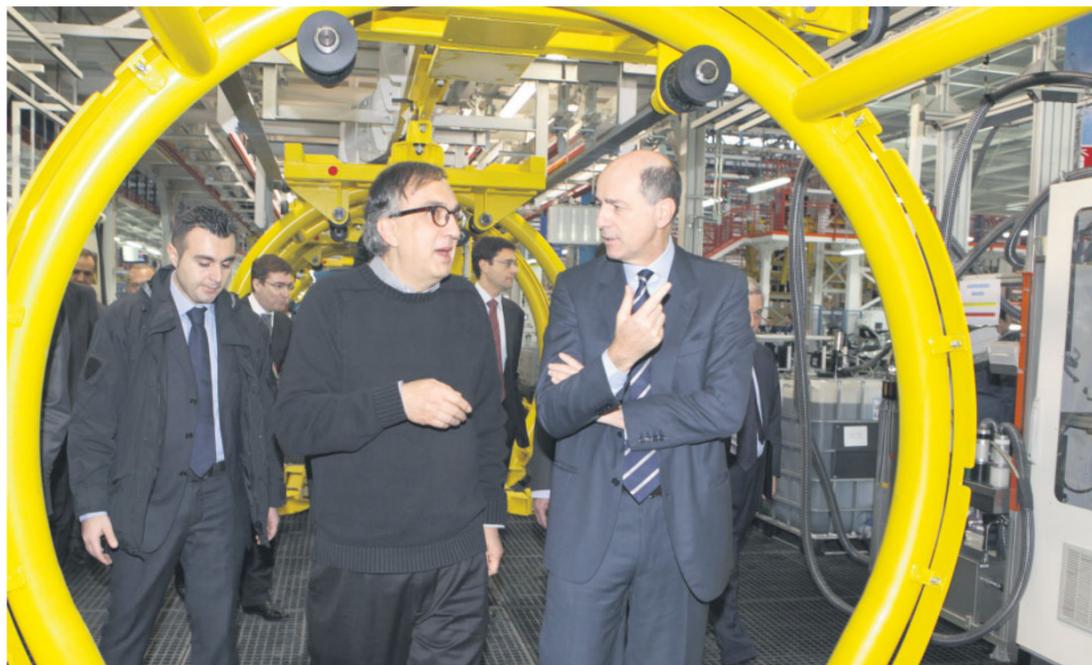
● In Brasile la Fiat va bene «perché ci sono sconti e sostegni» ● Il Pd: ma non diceva di non voler aiuti di Stato? ● Oggi vertice con Monti

GIUSEPPE CARUSO
MILANO

Sergio Marchionne batte cassa. Per preparare il terreno all'incontro che avrà oggi, accompagnato dal presidente John Elkann, con il presidente del consiglio Mario Monti ed i ministri Elsa Fornero e Corrado Passera, l'amministratore delegato della Fiat ieri ha iniziato a mostrare le sue intenzioni. Lo ha fatto attraverso una nota scritta con cui ha risposto al ministro dello Sviluppo, che giovedì aveva ricordato allo stesso Marchionne come «il mercato brasiliano, per le sue regole, è abbastanza chiuso rispetto al resto del mondo, e qui Fiat ha espresso una leadership riconosciuta. L'Italia è un altro mercato molto importante, ma anche molto più di un mercato».

PAROLE

Marchionne così ha preso carta e penna per far sapere a Passera di «essere felice che il ministro, andando in Brasile, si sia reso conto dei grandi risultati della Fiat in quel Paese. Non sarà sfuggito allo stesso ministro Passera come il governo brasiliano sia particolarmente attento alle problematiche dell'industria auto. Sono sicuro che il ministro



L'ad di Fiat Sergio Marchionne e il ministro dello sviluppo economico Corrado Passera a Pomigliano. FOTO ANSA

sappia che le case automobilistiche che vanno a produrre in Brasile possono accedere a finanziamenti e agevolazioni fiscali».

«In particolare per la costruzione dello stabilimento nello stato di Per-

...

Susanna Camusso: «Non c'è certezza sul fatto che la Fiat non si prepari a lasciare il Paese»

nambuco» ha continuato Marchionne «la Fiat riceverà finanziamenti sino all'85 per cento su un investimento complessivo di 2,3 miliardi di euro. A questi si aggiungeranno benefici di natura fiscale, quando sarà avviata la produzione di automobili, per un periodo minimo di 5 anni. Per quanto riguarda la Fiat, l'ultima operazione del genere in Italia si è verificata all'inizio degli anni novanta per lo stabilimento di Melfi. Sappiamo bene che, considerando l'attuale quadro normativo europeo, simili condizioni di finanziamento non sia-

no ottenibili nell'ambito dell'Unione Europea».

Finanziamenti no, ma incentivi e sgravi fiscali sì per evitare tagli, chiusure, licenziamenti. E c'è sempre l'ipotesi della cassa integrazione in deroga. In questo ultimo caso l'idea è quella di congelare qualsiasi tipo di investimento fino al 2014, quando alla Fiat sperano di poter avere condizioni più favorevoli dalla situazione economica, magari investendo qualche miliardo dei 20 promessi nel piano Fabbrica Italia, che tante divisioni aveva creato tra i sinda-

cati. Ieri il segretario generale della Cgil, Susanna Camusso, è tornata a parlare della casa torinese, ricordando come «da tempo diciamo che il crollo del marchio Fiat sui mercati europei è determinato dalla scelta di non avere nuovi modelli. Le altre case automobilistiche, alcune con andamenti molto positivi, altre con difficoltà, hanno tutte deciso che anche dentro la crisi continuavano a innovare il prodotto e a lanciare modelli. La Fiat non lo ha fatto ed è su questo che bisognerebbe interrogarsi».

«Per quanto riguarda l'incontro di domani (oggi ndr)» ha continuato la Camusso «il governo dovrebbe semplicemente chiedere alla Fiat la verità. Da ormai troppo tempo si narra di un piano che non c'è più, ma nessuno conosce quali sono davvero i piani Fiat. Soprattutto non c'è alcuna certezza sul fatto che la Fiat non si stia veramente apprestando a lasciare il Paese».

Cesare Damiano del Partito democratico, commentando le parole dell'amministratore delegato della Fiat, si chiede se «il Marchionne di oggi a cui vanno bene gli aiuti di Stato per il settore auto è lo stesso che ha sempre rivendicato di non voler chiedere risorse pubbliche dall'Italia? Bisogna che ci mettiamo d'accordo, anche perché siamo convinti che il ruolo dello Stato sia fondamentale per sostenere l'innovazione dei prodotti. Se convergiamo tutti sulla necessità di avere, anche nel nostro paese, una politica industriale per i settori strategici avremo fatto un passo avanti. L'azienda torinese ha ricevuto dalla banca europea degli investimenti 350 milioni di euro, a vantaggio di Fiat industrial, proprio per l'innovazione».

Il governo dica no a scambi impropri

SEGUE DALLA PRIMA

L'Europa è ancora oggi il luogo fondamentale di competizione tra le aziende di settore, malgrado la crisi di mercato, o forse proprio in ragione di questa, e della sovraccapacità produttiva esistente. Per questo hanno ragione da vendere tutte le voci preoccupate che si sono levate nelle ultime settimane a richiedere che l'Italia non perda altre posizioni e che la Fiat cambi scelte e soprattutto strategia. Anche se va detto, e oggi ripetuto per rispetto della verità, che quello che sta succedendo non è frutto solo del calo dei consumi che riguarda l'Europa più delle altre aree del mondo, e l'Italia più del resto del continente, ma delle scelte di fondo fatte dalla Fiat in questi ultimi tre anni, e della inconsistenza del piano Fabbrica Italia, come era evidente a chi lo ha letto da subito senza servile encomio, e solo rapportandolo all'andamento di una crisi che era pienamente in corso e non dava segno di finire.

Ciò che rende oggi difficile affrontare il tema, oltre che la scarsa coerenza tra le affermazioni dell'azienda e i fatti susseguenti, sono le motivazioni che Marchionne ha portato più volte nel giustificare il perché quel piano non si sia realizzato: in sostanza la crisi delle vendite rende non produttivo investire oggi, perché diventa inevitabile bruciare ritorni finanziari e nuovi modelli, mentre è necessario attendere almeno altri due anni per far ripartire il ciclo degli investimenti. Qui proprio è il punto, il cuore del problema. Apparentemente questa posizione ha un nocciolo

...

Monti è chiamato a fermare la deriva del gruppo che concentra tutto in America

L'INTERVENTO/1

UGUIGLIEMMO EPIFANI

Il gruppo non può aspettare che finisca la crisi per riprendere gli investimenti nelle nostre fabbriche

di buon senso; in realtà non funziona, perché non funziona così l'economia di mercato. E infatti se tutti gli imprenditori seguissero la stessa logica, quali effetti ci sarebbero? E perché tutte le teorie di concorrenza e di innovazione nei settori di produzione di beni e servizi hanno sempre invece sostenuto che è proprio la crisi un fattore di cambiamento, e che gli investimenti vanno fatti durante, e non dopo, per non perdere tutti i primi spiragli di ripresa della domanda?

Per Fiat poi questo sarebbe ancora più vero, per il fatto che l'offerta è visibilmente vecchia nei segmenti medi e medio-alti, dove si concentrano i margini di profitto più elevati, e che, come si è visto, non basta cambiare nome ai modelli pensati per il mercato americano per ottenere dei successi. Ma soprattutto, perché dietro un processo di innovazione e un nuovo investimento c'è un progetto di ricerca, lo stimolo al cambiamento, una sfida che mette in moto energie di tutta la filiera, e la riproposizione dentro un gruppo più vasto dell'identità del fare automobili con il segno e la tradizione del nostro Paese.

Naturalmente, dietro questa posizio-

ne vi sono invece altri, non dichiarati motivi. L'azienda oggi è tutta posizionata sul mercato americano e sul complesso percorso che riguarda l'acquisizione e il rilancio della Chrysler; la grande liquidità disponibile è sterilizzata per altri motivi; il mercato europeo viene visto come troppo difficile da affrontare in queste condizioni. E la conseguenza che deriva è appunto prendere tempo, rimandare i modelli previsti, anche quelli da immettere sul mercato tra 18 mesi, estendere la cassa integrazione a piene mani, con la conseguenza di scendere nelle quote di mercato, di rendere più difficile la risalita, di disperdere qualsiasi rapporto tra i marchi del gruppo e la loro tradizione, e il mercato.

Il presidente Monti oggi è chiamato a frenare questa deriva, a far pesare quello che il settore rappresenta per l'occupazione e gli investimenti, a pretendere e fare chiarezza sul nuovo piano, e a non rassegnarsi a un nuovo scambio tra più ammortizzatori oggi e generici impegni per il futuro. La stessa cosa deve essere chiamato a farla il Parlamento, oltre che gli enti locali interessati, e il movimento sindacale. Sarebbe poi necessario che il governo chiedesse chiarimenti sul futuro di Fiat Industrial, altra componente importante del gruppo, e della funzione dei centri italiani di progettazione e ricerca. In sostanza il governo ha il dovere di chiedere certezze nel nome degli interessi del nostro Paese, come farebbe il governo di qualsiasi altro Paese, anche a prescindere dalle enormi risorse pubbliche trasferite negli ultimi 25 anni all'azienda.

A pochi mesi dalle elezioni non si può chiedere di più al governo, come pure andrebbe fatto sul terreno di una proposta di politica industriale per il comparto. Ma neanche di meno. Per questo è necessario ricordare alla Fiat, anche per provare a ridurre il contenzioso aperto, che il diritto ad avere rappresentanze sindacali è un diritto riconosciuto dalla Costituzione, e da tutti gli ordinamenti liberal-democratici, e che un referendum improvvido non può essere usato contro un generale e fondato diritto di libertà.

Aprire un tavolo permanente

SEGUE DALLA PRIMA

Che cosa si può dunque chiedere ai protagonisti dell'incontro di oggi? Non credo sarebbe utile un confronto recriminatorio su quel che si è detto o non si è fatto. Siamo nel vivo della più acuta e profonda crisi che il settore automobilistico abbia mai vissuto in Europa. Peugeot - Citroën ha annunciato la chiusura del suo grande stabilimento storico alle porte di Parigi; General Motors denuncia la necessità di una profonda ristrutturazione di Opel; persino Volkswagen - che guadagna e tiene il mercato soprattutto grazie all'Audi - ha preannunciato riorganizzazioni produttive e occupazionali di Skoda e Seat.

Insomma, la crisi c'è e la Fiat ne soffre più di altri perché la sua gamma sta nei segmenti di piccola e media cilindrata, che più soffrono per la contrazione dei consumi. Se è così, la vera questione all'ordine del giorno dell'incontro di oggi è come la Fiat intenda gestire questa fase di basso mercato e, soprattutto, con quali scelte industriali l'azienda si metta nelle condizioni di essere pronta per quando il mercato si riprenderà.

Ammettendo che la ripresa si possa avere tra la fine del 2013 e l'inizio del 2014, è dunque oggi che la Fiat è chiamata a fare le sue scelte, stante che i tempi per

...

Il governo aiuti tutti a superare le laceranti divisioni degli ultimi due anni

L'INTERVENTO/2

PIERO FASSINO

Il sindaco di Torino invita la Fiat a svelare le strategie industriali e a mantenere gli impegni di sviluppo

immettere sul mercato un modello nuovo sono 18-24 mesi dal momento della sua ideazione. Le scelte dell'azienda saranno tanto più credibili e perseguibili in quanto da parte del governo ci sia non soltanto una presa d'atto, ma invece la attivazione di strumenti e risorse che accompagnino e sostengano il settore automobilistico.

Così come la acutezza della crisi chiama ad uno sforzo di comune responsabilità che dovrebbe sollecitare azienda e sindacati a ritrovare luoghi e sedi di confronto, di relazioni e di negoziato. E anche in questa direzione, un'azione attiva del governo sarebbe preziosa per favorire il superamento delle laceranti ferite degli ultimi due anni. Per tutte queste ragioni forse è auspicabile che l'incontro odierno non si esaurisca in un fatto isolato, ma attivi un tavolo permanente di confronto nel quale monitorare, via via, l'evoluzione del mercato e individuare le azioni necessarie ad accelerare la uscita dalla crisi.