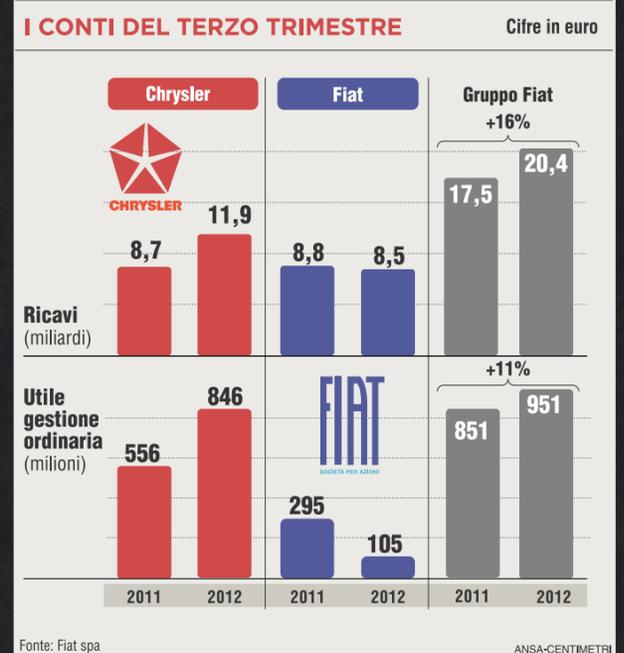


L'ITALIA E LA CRISI



Marchionne: «Non chiudo in Italia»

● **Ultime promesse di casa Fiat che ha davanti due o tre anni di crisi in Europa** ● **Il rilancio ora viene affidato ad Alfa Romeo e Maserati** ● **Netta riduzione degli obiettivi di produzione nel 2014**

GIUSEPPE VESPO
MILANO

Fiat non chiuderà gli stabilimenti italiani, nemmeno quelli europei. Lo assicura Sergio Marchionne, che ieri ha presentato i dati finanziari del terzo trimestre, per poi incontrare i sindacati firmatari del contratto aziendale nato sul modello di Pomigliano d'Arco.

La conferma della presenza del Lingotto è seguita da una precisazione, che poi è la vera novità: gli interventi per gli impianti italiani saranno sviluppati entro «24-36 mesi», il che vuol dire altri due o tre anni di stallo. I tempi li detta la crisi, ma la possibilità di rilanciare i siti italiani dipende anche dai rapporti e dagli accordi coi sindacati.

STIME AL RIBASSO

Un tema caldo, questo, dopo le due sentenze che a distanza di pochi giorni l'una dall'altra condannano Fiat a riassumere lavoratori iscritti alla Fiom, l'unica sigla che non riconosce l'accordo chiesto dal Lingotto per investire sul progetto «Fabbrica Italia». Ora che quel piano non c'è

più, la casa torinese prevede di raggiungere il pareggio delle attività europee nel 2015 o nel 2016. «Gli eventi degli ultimi 12 mesi - è l'analisi del Lingotto - hanno rafforzato il nostro giudizio negativo sull'evoluzione dei mercati europei».

E viste le persistenti condizioni di debolezza del mercato per il resto del 2012, per tutto il 2013 ed almeno per una parte del 2014, il gruppo torinese ha rivisto i propri target economici per l'anno in corso al li-

vello più basso delle previsioni: per il 2013 la stima dei ricavi è tra 4,3 e 4,5 miliardi (contro un target di 5,5 miliardi) e un utile della gestione ordinaria tra 4 e 4,5 miliardi (nelle previsioni era di 6,1).

Il futuro nel Continente è nelle mani dei marchi di prestigio, Alfa, Maserati e Jeep, che dovranno compensare le perdite dei modelli generalisti alle prese con performance da anni Settanta. Non farà parte dei tre brand globali Lancia, che «non tornerà quella che era una volta», il marchio verrà «ridotto» o addirittura «eliminato» dice l'ad, perché ha un appeal marginale.

Nei prossimi cinque anni verranno invece prodotti 17 nuovi modelli, tra i quali l'Alfa 4C che dovrebbe essere realizzata a partire dal 2013 a Modena e le due Mase-

rati a Grugliasco, Torino. Nell'incontro di ieri sera, Fim, Uilm, Ugl e Fismic, hanno chiesto maggiori dettagli. Di certo si sa che in attesa del rilancio, gli stabilimenti italiani che sono in grado di produrre molto di più di quanto serva alla Fiat verranno riorganizzati in funzione dell'export verso i mercati che tirano, quelli che già oggi permettono al Lingotto di non presentare dati disastrosi. «È difficile comprendere come lo spostamento del focus produttivo possa impegnare tutti gli stabilimenti italiani», osserva il responsabile economia del Pd, Stefano Fassina. E considerato che Fiat «cambia di nuovo il suo piano a questo punto il governo dovrebbe "verificare" le intenzioni dell'azienda», aggiunge.

CONTI E DEBITI

La casa torinese ha chiuso il terzo trimestre con un utile netto di 286 milioni di euro, più che raddoppiato rispetto allo stesso analogo periodo del 2011. Aumentano anche i ricavi del gruppo del 16 per cento sul terzo trimestre del 2011, a 20,4 miliardi di euro. È l'effetto della crescita dei volumi nelle regioni del Nord America e

...

Debito e target deludono la Borsa: il titolo perde il 4,6 per cento

dell'America latina, dell'Asia e del Pacifico. Aree che hanno più che compensato la diminuzione in Europa, «che risente del perdurante deterioramento delle condizioni del mercato, particolarmente severo in Italia».

Nel nostro Paese, Fiat stima a fine anno un mercato in profondo rosso, con vendite complessive al di sotto di 1,5 milioni di auto, ovvero il quaranta per cento in meno del picco toccato nel 2007 (2,5 milioni di vetture). Le vendite complessive di Fiat nel terzo trimestre dell'anno ammontano invece a più di un milione di automobili (più della metà vendute nel continente americano), con un incremento dell'11 per cento rispetto allo stesso periodo 2011.

Tornando ai conti, sale l'indebitamento netto industriale del gruppo a 6,7 miliardi di euro, contro i 5,4 miliardi giugno 2012. Mentre la liquidità disponibile, che include tre miliardi di euro di linee di credito non utilizzate, è pari a venti miliardi di euro, tanto quanto Marchionne prevedeva di investire su «Fabbrica Italia». Con la cautela sugli investimenti, dice adesso il manager, abbiamo fatto «una scelta saggia, siamo stati incredibilmente prudenti e così siamo riusciti a superare la tempesta». Oggi, dopo lo «straordinario lavoro di integrazione con Chrysler», non siamo più «un player marginale». Mossa da questo spirito, il manager si sarebbe adoperato nei contatti con Peugeot e Gm, che controlla Opel, per costruire un nuovo gruppo paneuropeo dell'auto in grado di scavalcare lo strapotere di Volkswagen, primo costruttore in Europa. Numeri, progetti e strategie che non hanno convinto Piazza Affari, dove il titolo ha chiuso in calo del 4,6%.

BANCHE

Ubs taglia diecimila posti di lavoro

Ubs, la maggiore banca svizzera, taglierà entro il 2015 quasi 10.000 posti di lavoro, di cui 2.500 in patria. Una misura mirata principalmente a ridimensionare le attività a rischio e a «fornire rendimenti più sostenibili e allettanti». Se in Svizzera, la riduzione degli effettivi riguarderà principalmente l'Investment Bank, con tagli previsti anche nell'informatica, il

grosso della ristrutturazione riguarderà la rete estera, a partire dalle sedi di New York, Londra e Singapore. Entro il 2015, l'organico di Ubs dovrebbe così scendere a circa 54.000 unità, contro le 63.500 attuali. Livelli ancora più bassi rispetto a quelli dell'inizio della sua crisi, nel 2008, quando la banca disponeva ancora di 83.000 dipendenti.

«Un piano in versione mini e non vincolante per Fiat»

LUIGINA VENTURELLI
MILANO

Mentre l'amministratore delegato annunciava agli analisti finanziari il nuovo corso Fiat, ieri ai cancelli di Mirafiori la Fiom, esclusa dalla fabbrica, continuava a chiedere quanto, a suo giudizio, continua a mancare: un piano industriale certo e concordato.

Giorgio Airaudo, segretario nazionale dei metalmeccanici Cgil, che cosa pensa dei nuovi annunci di Sergio Marchionne? Ci trova qualche rassicurazione rispetto alle intenzioni dell'azienda in Italia?

«Il sindacato non dovrebbe farsi rassicurare negli incontri con l'azienda, non è un problema psicanalitico. Il sindacato deve strappare impegni e riuscire a farli mantenere. E quello che in realtà ci sta dicendo Marchionne è che la Fiat non avrà alcun modello nuovo fino alla fine del 2014, e che il 2013 per i lavoratori del gruppo sarà un anno anche peggiore del 2012, fatto di cassa integrazione e di incertezze».

Ma come? Ieri l'amministratore delegato ha annunciato diciassette nuovi mo-

L'INTERVISTA

Giorgio Airaudo

Il segretario nazionale della Fiom Cgil: «Non ci saranno nuovi modelli fino alla fine del 2014. E per i lavoratori il 2013 sarà un anno peggiore del 2012»



delli da produrre in Italia entro il 2017.

«Siamo passati dal super piano Fabbrica Italia, un'illusione che ha drogato le aspettative del Paese, al mini piano presentato ieri, secondo cui Fiat smetterà di essere un marchio generalista per concentrarsi sull'alto di gamma. Mi sembra di essere davanti all'ennesimo gioco di specchi».

Si spieghi meglio.

«Quelli promessi per il 2013 sono modelli già noti, l'Alfa da produrre a Modena e le due vetture Maserati a Grugliasco. Per uno siamo alla preserie e per gli altri due si stanno allestendo gli impianti: sono vetture importanti, ma per produzioni di nicchia. Anche per i modelli slittati finora ed annunciati per il 2014 e il 2015, si presuppone un settore dell'automobile a maggior valore aggiunto, ma nulla si dice sull'esistenza o meno di un mercato in grado di assorbirne la produzione. Su quanto promesso per il 2015 e il 2016 non mi esprimerò: vista l'esperienza precedente, siamo agli oroscopi, non alle previsioni economiche».

Ammetterà, però, che l'impatto dell'at-

tuale crisi economica sul mercato dell'auto era difficile da prevedere.

«La crisi c'era già nel 2008, quando Marchionne presentò il piano Fabbrica Italia. Ma si trattava di un piano delegato totalmente all'azienda, non di un progetto industriale impegnativo. Il Lingotto dovrebbe fare in Italia quanto ha fatto negli Stati Uniti e in Serbia: prendersi degli impegni e rispettarli, con il governo come garante. Invece oggi, di quel milione e mezzo di auto Fiat promesse ogni anno, ne sono state prodotte quasi 500mila».

Marchionne ha difeso la propria strategia di rinviare gli investimenti a momenti migliori come prudente.

«Certo, chi ha investito di più in questi anni, ora sta perdendo di più a livello finanziario, ma difende la propria quota di mercato. Invece Fiat, che pure limita le perdite avendo fermato tutti gli investimenti, sta perdendo quote di mercato ad una velocità doppia rispetto a quella dei concorrenti. Non è detto che questa scelta paghi».

E la scelta di puntare sui marchi pregiati, invece di rimanere focalizzati su un mer-

cato di massa?

«È una scommessa. Che vetture di lusso, destinate principalmente all'exportazione, siano in grado di compensare per volumi di produzione e per livelli occupazionali la perdita di posizioni nei mercati di massa, è tutto da dimostrare. Anche tutta questa aggressività su Alfa Romeo, accompagnata dall'abbandono del marchio Lancia, assomiglia molto a un tentativo di difesa rispetto alle avances di altri produttori per il suo acquisto. Di fatto, l'obiettivo annunciato molto tempo fa di arrivare ad una produzione annuale di 300mila vetture Alfa Romeo non è mai stato raggiunto da Marchionne».

Almeno l'azienda ha nuovamente assicurato di non voler chiudere alcuno stabilimento in Italia.

«Anche questo non è vero. Ci si continua a dimenticare di Termini Imerese e di Irisbus, lavoratori in carne ed ossa che tuttora risultano a libro paga della Fiat e che, in mancanza di soluzioni industriali alternative, saranno prima o poi licenziati. È una rimozione inaccettabile».