

La stagione di Valletta e il giovane Avvocato



Nel dopoguerra il capoazienda incontrastato è Vittorio Valletta che governa la Fiat con estrema durezza. Gli anni Cinquanta sono quelli dei reparti confino per gli iscritti alla Cgil e al Pci. Inizia la carriera Gianni Agnelli



La cattedrale operaia e l'autunno caldo

La Fiat è protagonista del boom economico degli anni Sessanta. La produzione di auto diventa di massa, milioni di lavoratori lasciano il Sud e si

trasferiscono nelle fabbriche del Nord. Nel 1969 inizia la riscossa operaia, il lavoro rivendica diritti e salari dignitosi. Nel 1970 nasce lo Statuto dei lavoratori

Crisi, licenziamenti e la marcia dei quadri



Il 1980 è l'anno della crisi industriale, dopo due shock petroliferi. La Fiat decide migliaia di licenziamenti, gli operai bloccano le fabbriche. La marcia dei quadri segna la restaurazione del potere aziendale. Altre crisi arriveranno

Ghidella e Romiti, il potere ai manager



Vittorio Ghidella e Cesare Romiti sono stati i manager di maggior peso, prima di Marchionne, della Fiat nell'ultimo ventennio del secolo scorso. Ghidella è stato il padre di modelli di successo, Romiti è stato un uomo di potere.



Sergio Marchionne e John Elkann
FOTO LAPRESSE

Il fisco italiano rischia una doppia perdita

● La scelta di Olanda e Gran Bretagna come sedi del nuovo gruppo consentono forti risparmi per Marchionne ● Il caso precedente di Cnh e l'assenza di interventi delle autorità italiane

BIANCA DI GIOVANNI
ROMA

Era una fine annunciata, e quello che stupisce tra gli esperti fiscali è che nessuno abbia mosso un dito finora. Che Fiat avrebbe trasferito la propria sede all'estero lo si era capito già nel 2011. Certo, molti pensarono allora agli Stati Uniti: ma andare fuori dall'Europa comporterebbe degli oneri aggiuntivi che il Lingotto ha voluto evidentemente «risparmiarsi». Per questo si scelgono ben due sedi europee: quella legale in Olanda, quella fiscale in Gran Bretagna. La legislazione olandese consente infatti la doppia residenza, che da noi sarebbe vietata. Se l'Olanda conviene dal punto di vista di diritto societario, perché consente ai soci stabili diritti di voto doppi (lo stesso è stato fatto per Cnh Industrial) con un indubbio vantaggio per il socio di controllo Exor, il

Regno Unito garantisce un fisco ultraleggero proprio per le aziende di questo tipo.

REDDITI D'IMPRESA

L'imposta sui redditi d'impresa (la nostra Ires) è fissata oggi al 21% (contro il nostro 27,5%) e calerà al 20 nel 2015. Ma c'è da scommettere che i consulenti del Lingotto non hanno certo organizzato tutto questo moltiplicatore di sedi per risparmiare 6-7 punti di Ires. Lo sconto è molto maggiore. Dal 2013 infatti è entrato in vigore il cosiddetto «patent box» che garantisce a chi porta marchi e brevetti una tassazione sui profitti che ne derivano al 10%. Le isole britanniche in questo modo hanno attivato una sorta di calamita per le multinazionali straniere. Dopo la fusione e l'«espatrio» della sede fiscale all'Italia resterà l'imposizione sulla produzione degli stabilimenti italiani. Ma il valore

aggiunto portato dal marchio, dalla ricerca, dalla capacità organizzativa, insomma tutta la parte più qualificata dell'attività sarà persa. Il valore di una società, infatti, non è meramente la somma della produzione dei singoli siti produttivi. Gli stessi fiscalisti sostengono che la perdita maggiore per il Paese non va ricercata nel fisco, ma proprio nell'impoverimento della struttura industriale. L'Italia diventa il luogo di produzione di modelli pensati altrove, in stabilimenti la cui organizzazione sarà decisa da una «testa» ormai lontana dal cuore storico dell'azienda. Questo consentirà un domani di chiudere e spostare le produzioni con maggiore facilità di quanto non sia stato possibile in passato.

Per il fisco italiano, tuttavia, potrebbe annunciarsi una doppia perdita. Già due anni fa, infatti l'amministrazione avrebbe dovuto muoversi per cercare

...
Resta l'imposizione sulla produzione in Italia, ma col trasloco se ne va la torta più ricca

di intercettare i piani di Sergio Marchionne e creare delle condizioni per farlo restare sotto le Alpi. Invece nessuno se n'è interessato: l'azienda si è mossa da sola. E naturalmente si è mossa nel momento più vantaggioso. Gli oneri dovuti all'Erario per l'espatrio, infatti, rischiano di venire assorbiti quasi completamente dalle perdite che l'azienda ha registrato negli stabilimenti italiani. Nessun politico, nessun esponente dell'alta dirigenza si è preso la briga di chiarire questa strategia con il management.

LE NORME

Quando un'azienda decide di espatriare, infatti, deve chiudere la partita con il fisco del Paese che lascia rivalutando tutti gli asset e pagando le tasse dovute come se stesse liquidando. Vengono assoggettati a tassazione tutti i plusvalori cosiddetti «latenti», compresi quelli relativi alla tecnologia, ai marchi, all'avviamento. Questa è la regola aurea, ma una fitta rete di eccezioni ha modificato questo regime, rendendolo sempre meno oneroso. Tutto in nome della libera circolazione delle imprese, equiparata nell'Ue a quella delle persone. Il primo dato da stabilire, in questo caso, è il momento preciso in cui la residenza è trasferita, perché il tempo modifica parecchio i valori dei beni materiali e immateriali (si pensi agli andamenti di Borsa). In ogni caso le continue revisioni della normativa hanno stabilito che si definisce certamente il valore da tassare, ma poi si rimanda il pagamento al momento futuro in cui si cederà effettivamente quel bene. Per il momento Fiat non verserebbe nulla.

Da cronista a sindaco: così ho visto la Fiat dentro Torino

IL RICORDO

DIEGO NOVELLI

NEL FILM DELLA MEMORIA DI OGNI TORINESE DOC O D'ADOZIONE l'acronimo Fiat ricorda qualcosa di vissuto e di ascoltato dal padre o dai nonni. Due note di storia che i cantori dell'azienda non ricordano mai. Nel quadro del pittore Lorenzo Delleani (1899) dove sono raffigurati i fondatori della Fabbrica Italiana Automobili Torino, Giovanni Agnelli (il bisnonno di John Elkann) è in piedi sulla destra attorniato dagli amici che entravano nel primo consiglio d'amministrazione. Al tavolo della presidenza troviamo seduto il conte Biscaretti di Ruffia. Nel giro di pochi anni l'ex ufficiale di Cavalleria si sbarazzava degli amici soci per diventare "l'uomo solo al comando". Tante sono le traversie del giovane Agnelli nella veste di capo assoluto, ma su tutte va ricordato un famoso processo per aggiotaggio. Tra

un rinvio e l'altro delle udienze e con la benedizione del ministro Vittorio Emanuele Orlando, l'imputato riuscì a convincere il perito finanziario della parte lesa a saltare il banco del tribunale diventando il suo consulente. Quel ragioniere si chiamava Vittorio Valletta che legò tutta la sua vita alla Fiat.

Ho avuto, come giovane cronista de "L'Unità", la fortuna di sentire raccontare la storia dell'occupazione delle fabbriche (1922) come quella dell'inaugurazione del Lingotto, la prima fabbrica in Italia sul modello fordista, soprannominata dagli operai Portolongone. Con il regime fascista Giovanni Agnelli - fatto senatore del re - aderì senza esitazione e come ai bei tempi (per lui) della Prima Guerra Mondiale diventò grande fornitore di materiale bellico per lo Stato per le guerre in Africa, in Spagna e per la Seconda Guerra Mondiale.

Il nome Fiat è stato per decenni il mito per milioni di uomini e donne che sognavano di trovare un lavoro

soprattutto quelli provenienti dal sud. Tutto era Fiat: le colonie Fiat, la mutua Fiat, le case Fiat, i treni per i pellegrinaggi a Lourdes pagati dalla Fiat (aboliti dall'arcivescovo Michele Pellegrino, il quale disse: «Agnelli pensi costruire belle automobili, noi pensiamo alle anime»). L'egemonia della Fiat sulla città è stata esercitata per anni dal quotidiano "La Stampa" di proprietà della famiglia Agnelli. Non posso non ricordare la collaborazione con i tedeschi e con i fascisti durante la guerra mantenendo però contatti con uomini della Resistenza. Gli anni della Guerra Fredda sono stati i più feroci per la repressione nei confronti dei lavoratori iscritti al Pci o al sindacato di classe, la Fiom. Licenziamenti, reparti confino, schedature illegali erano all'ordine del giorno. Oltre i cancelli degli stabilimenti Fiat le leggi dello Stato italiano non esistevano a partire dalla Costituzione. Per trenta e più anni alla Fiat è stato "vietato" morire in fabbrica anche per le vittime di atroci infortuni sul lavoro. Tre righe il giorno

dopo su "La Stampa" informavano «il poveretto è morto mentre lo stavano trasferendo all'ospedale». Anche pagare la tasse non è mai stato nelle priorità della famiglia Agnelli. Nel 1964 ho scoperto che il nipote di Giovanni Agnelli, conosciuto come "l'avvocato" (anche se non lo era perché non diede mai l'esame di procuratore legale) da cinque anni non pagava l'imposta di famiglia a quei tempi in vigore. Nei dieci anni che sono stato sindaco della città ricordo quello che scrisse il giorno dopo alla mia elezione Gianpaolo Pansa sul "Corriere della Sera" che mi aveva chiesto quali erano le linee guida per i rapporti con la Fiat: «Eserciterò il mio ruolo di primo cittadino senza intrusioni o particolari contrasti con la grande azienda» e così fu. Ebbi modo di conoscere da vicino i due fratelli Gianni e Umberto e sono convinto che la storia avrà modo di ricordare la profonda differenza tra i due e come "Umbertino" (come lo chiamavano gli amici) sia in forte credito con la città. I nostri rapporti si fecero aspri dopo la

richiesta di quindicimila licenziamenti (1980) e la famosa marcia dei quarantamila presentata come un'iniziativa spontanea di quadri e di impiegati. Molti anni dopo Carlo Callieri, capo del personale di Mirafiori, confessava di essere stato lui l'inventore e l'organizzatore della marcia.

Sulle notizie di questi giorni posso dire che i trasferimenti in Olanda e in Inghilterra sono una perdita per Torino anche se l'aspetto più importante è il mantenimento della produzione nella "Company Town" come Torino veniva chiamata dai giornalisti stranieri. Sinceramente sono preoccupato perché le promesse di Marchionne sinora sono state molto aleatorie. Aveva annunciato un «piano con investimenti per venti miliardi di euro». Su quelle promesse fu fatto un accordo con i sindacati e un referendum. Vinse il sì, sostenuto da Bonanni, Angeletti e soci: la Fiom votò no. Quel piano non si è mai visto così come i venti miliardi promessi.