

«Da Marchionne vogliamo piani aggiornati»

Passera: Europa in crisi? C'è chi guadagna

IL CASO

SAMUELE CAFASSO

ROMA. Sergio Marchionne non pensi di presentarsi sabato a Roma a mani vuote: a poche ore dall'incontro con i vertici Fiat, il governo avverte il Lingotto. Marchionne ha chiesto «un impegno dell'Italia», ma cosa intende fare la sua azienda in Italia nei prossimi anni non è ancora chiaro dopo che il piano Fabbrica Italia è finito nel cestino.

«Sabato l'incontro con i vertici Fiat deve avere un quadro informativo aggiornato sugli intendimenti delle strategie del gruppo riguardo agli impegni in Italia» ha scandito Monti a Roma durante la conferenza stampa a conclusione del Consiglio dei ministri.

Il Lingotto, ha spiegato con una dichiarazione-fotocopia Corrado Passera da San Paolo, in Brasile, sull'Italia «aveva espresso dei progetti di investimento importanti e mi auguro che su questo, sabato, avremo un aggiornamento concreto». Non è proprio quello che ha annunciato «Lucky Luciano» nell'intervista a *Repubblica*: «Se mi cercano li vedrò, certo. Immagino che incontrerò Passera, Fornero. Ma poi?» aveva risposto il manager per poi aggiungere che il suo disegno strategico è «sopravvivere alla tempesta con l'aiuto di quella parte dell'azienda che va bene in America del Nord e del Sud».

Sopravvivere come si traduce? Se si traduce in «investimenti zero» le parole di Monti e Passera allora suonano come un avvertimento a un'azienda che invece aveva promesso venti miliardi per produrre in Italia 1,4 milioni di autovetture. Da fare quello a non fare niente ce ne passa, insomma, soprattutto se sabato a Roma si parlerà di cassa integrazione in deroga per i dipendenti Fiat che hanno concluso il periodo massimo di cassa integrazione ordinaria e straordinaria e che nel 2013 saranno comunque senza lavoro visto che le vendite stagnano e di nuovi modelli il gruppo non ne intende presentare.

La cassa in deroga, al contrario degli altri ammortizzatori sociali, è pagata interamente dallo Stato e inizialmente era pensata per salvaguardare i lavoratori delle aziende più piccole che non possono accedere ad altre forme di tutela.

L'incontro di sabato, ha avvertito così il ministro Elsa Fornero, «non sarà un monologo ma un dialogo e sarà un lavoro molto intenso». Che al governo non piaccia la linea del «restiamo fermi finché non passa la tempesta», d'altronde, si capisce anche da un'altra dichiarazione di Passera in Brasile: «La lunga storia di Fiat in Brasile dimostra che quando si lavora con determinazione nel seguire lo sviluppo di un Paese, nei momenti facili come in quelli difficili, si possono raggiungere ottimi risultati». E poi: «Non sta scritto da nessuna parte che in Europa non si può guadagnare costruendo automobili, tanto è vero che si contano diversi casi positivi e di successo».

Ciliegina sulla torta, il ministro dell'Ambiente Corrado Clini ha ricordato che Fiat latita anche sul fronte dell'auto elettrica, mentre case come «Peugeot Citroen, Audi stanno investendo e producendo». «Il confronto serve a chiarire se Fiat, come strategia industriale, sta guardando allo stesso traguardo che hanno le case automobilistiche europee, cioè il 2020, o se invece ha deciso di fermarsi al 2000». L'attacco concentrico è completo.

Rimangono i numeri, quelli presentati ieri dall'Anfia (la Confindustria della componentistica auto) e che raccontano già un'Italia che come sistema-auto per sopravvivere ha imparato a fare meno affidamento al Lingotto. Nel 2011, malgrado le auto prodotte in Italia da Fiat siano passate da 573.169 a 485.606 (mentre sono cresciuti autocarri e bus portando la produzione totale a 790.348, comunque in calo del 5,7%), il settore ha chiuso con un fatturato in crescita del 3,5% a 41,8 miliardi di euro grazie alle esportazioni, cresciute del 16% a 19 miliardi.

L'Italia è un Paese dove si costruiscono poche auto e drammaticamente di meno rispetto a quante se ne vendono, visto che le immatricolazioni 2011 sono state pari a 1.748.143. Numeri che alimentano la benzina di chi si chiede se a questo punto non diventi prioritario aprire le porte degli stabilimenti italiani ad altri produttori che non siano la Fiat, a partire dalla Volkswagen interessata al marchio Alfa Romeo.

cafasso@ilsecoloxix.it

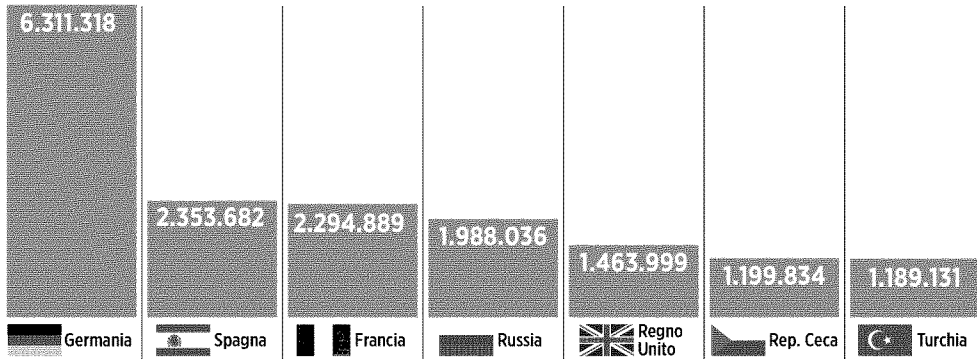
© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTO ELETTRICA
Clini: «All'estero investono, Torino chiarisca se guarda al 2020 come gli altri o se è ferma al 2000»

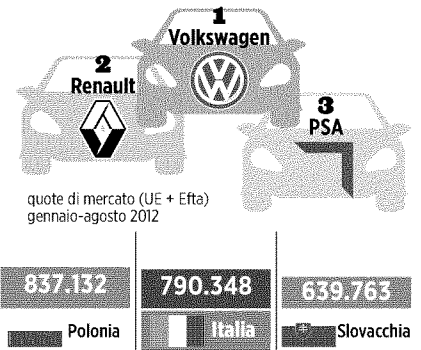
SALVAGENTE EXPORT
La componentistica italiana aumenta il fatturato: sempre meno dipendente dal Lingotto

IL GOVERNO AVVERTE IL LINGOTTO A POCHE ORE DAL VERTICE DI SABATO

La produzione di autoveicoli in Europa nel 2011 Fonte: ANFIA/Associazioni nazionali / OICA



Il podio dei costruttori



Sergio Marchionne con il premier Mario Monti in una foto d'archivio

