

IL GRANDE FREDDO SUGLI INCENTIVI AUTO

Soffia ancora un vento gelido sul dossier degli incentivi auto: il botta e risposta a distanza tra Sergio Marchionne e Silvio Berlusconi di giovedì non è bastato a chiudere i conti, evidentemente. Stavolta ci pensa Luca Cordero di **Montezemolo**, il presidente di Fiat, a scaldare gli animi. Il tavolo su Termini Imerese al ministero dello Sviluppo economico non è ancora iniziato quando le agenzie battono le prime dichiarazioni del presidente della Fiat all'inaugurazione dell'anno accademico dell'università romana Luiss. Prima l'esortazione al dialogo, l'appello a bandire la demagogia; poi la frase che segnerà la giornata: "Da quando sono alla Fiat non abbiamo ricevuto un euro dallo Stato".

La reazione dei sindacati è composta ma ferma. A rappresentare il clima valgono le parole di Raffaele **Bonanni**: "Non voglio entrare in polemica con Montezemolo, ma la Fiat ha sempre goduto di aiuti statali per impostare la sua produzione in Italia. E tutti gli italiani questo lo sanno". Incentivi a parte, che tecnicamente sono un sostegno ai consumi e non ai bilanci aziendali - pur se è diffici-

Montezemolo: "Da quando sono presidente di Fiat non abbiamo ricevuto un euro dallo Stato". **Bonanni:** non è così e gli italiani lo sanno. **Governo sempre più irritato**

le negare il carattere di "aiuto" di un provvedimento che, con maggior frequenza in Italia che altrove, giunge sistematicamente a compensare i cali della domanda - è quantomeno azardato sostenere che negli ultimi anni, quelli della rinascita targata Marchionne, Fiat sia stata tenuta a stecchetto. Per risollevarne le sorti un prezzo l'hanno pagato non solo i governi, ma pure il sindacato. Un esempio: la mobilità lunga concessa al Lingotto nel febbraio del 2007 per duemila lavoratori. Con i contributi, per sette anni fino ai 57 necessari per accedere alla pensione di anzianità, a carico dello Stato. E con Marchionne pronto a riconoscere il ruolo giocato dai sindacati nell'intesa raggiunta con Palazzo Chigi. La sortita di Montezemolo ha avuto invece l'effetto di raffreddare ulteriormente i rapporti con il Governo. Durissima la replica del ministro per la Semplificazione, Roberto **Calderoli**: "Se è una barzelletta la dichiarazione per cui la Fiat, da

quando c'è lui, non ha ricevuto un euro dallo Stato, allora la barzelletta non fa proprio ridere". E ancora: "Se invece Montezemolo non scherza e parla sul serio allora la faccenda assume connoti sanitari". Ma è il presidente dei deputati del Pdl

Fabrizio **Cicchitto** a dare conto di un cambiamento di rotta forse irreversibile quando afferma che "gli incentivi devono avere effetti positivi sulle aziende, sui consumatori e sull'occupazione; forse varrebbe la pena fare il conto per verificare

se un loro eventuale blocco non possa essere funzionale ad una qualche operazione di riduzione della pressione fiscale".

Dall'opposizione è il segretario del Pd **Bersani** a mettere il Governo nel mirino. "C'è un orizzonte di confusione", accusa, perché gli incentivi "sono stati dati a singhiozzo" e "non c'è stata la linearità della quale invece l'azienda ha bisogno".

Carlo D'Onofrio



L'indotto del gruppo torinese "tremma" anche in Germania

In occasione dello sciopero Fiat, una delegazione di 150 lavoratori della *Automotive Lighting* di Reutlingen sono giunti dalla Germania per partecipare alla manifestazione davanti ai cancelli della **Magneti Marelli** di Corbetta. Lo stabilimento di reutlingen, minacciato da una ristrutturazione che comporterebbe 130 esuberanti, è sceso in sciopero. L'incontro tra **Ig Metall** e **Fim**, **Fiom** e **Uilm** è stata occasione per iniziare ad impostare un coordinamento sindacale tra stabilimenti tedeschi ed italiani del gruppo Magneti Marelli. L'integrazione del mercato europeo - si legge in una nota congiunta dei sindacati italiano e tedesco - rende sempre più evidente la necessità di unifica-

re le lotte a livello continentale. "Lavoriamo per iniziative di difesa dei posti di lavoro, di rivendicazione e di lotta anche nel gruppo Magneti Marelli". Lo sciopero in *Automotive Lighting* Reutlingen (Alrt) ha visto una partecipazione oltre il previsto dei lavoratori. Le linee di montaggio sono state completamente paralizzate e l'Ig Metall ha ricevuto lettere di solidarietà a livello europeo, dal sindacato ceco **OSKOVO** e da due dei sindacati dei lavoratori metalmeccanici italiani Fiom e Fim, in cui sindacati italiani s'impegnavano a fare di tutto per evitare che le attività trasferite per lo sciopero siano realizzate nello stabilimento di Venaria. I primi colloqui con il responsabile italiano Ermano Ferrari nel-

la sera del 27 gennaio non hanno mostrato grande successo. Ferrari ha detto che non ci sarà alcuna possibilità di continuare con la produzione di componenti in plastica in Germania, ma forse ci potrebbe essere la possibilità di mantenere 50 posti di lavoro (solo a breve termine) dei 130 posti di lavoro minacciati. Ig Metall e il comitato d'impresa lottano per una soluzione per tutti i 130 dipendenti interessati. Una soluzione che offra una prospettiva per i lavoratori. I negoziati con la direzione stanno continuando. Ig Metall sta preparando il proprio piano economico per l'impianto di Reutlingen. Il negoziato tra la direzione locale e la Ig Metall su una moratoria del processo di delocalizzazione è poi fallito. L'obietti-

vo era di interrompere lo sciopero annunciato per questa settimana in cambio della garanzia da parte dell'Azienda di sospendere - durante la trattativa - tutti i preparativi per il trasferimento delle produzioni. In questo modo i negoziati avrebbero potuto continuare in un clima migliore. La parte datoriale non è stata d'accordo a fissare una penale contrattuale nel caso di una violazione delle garanzie concordate con la moratoria. I lavoratori di Alrt hanno perso la loro fiducia riguardo a management in base alle esperienze avute con la direzione aziendale negli ultimi anni. Così la Ig Metall continuerà lo sciopero come programmato.

Raffaella Vitulano

Mercati, cambio di scena: è l'America ora a temere l'Europa

Cambio di paradigma, ora è l'America che teme l'Europa. L'apertura del "New York Times" on line segna il cambiamento di un paradigma: ora è l'America che si preoccupa per l'Europa e non viceversa come era accaduto fino all'inizio della diffusione dei timori per la solvibilità dei debiti sovrani di **Grecia, Portogallo e ora Spagna**. Proprio nel momento in cui negli Stati Uniti iniziava a circolare un po' di ottimismo per i dati della crescita, sui mercati europei torna la paura per gli eccessi di indebitamento di alcuni stati (il dato più recente di oggi riguarda la **Francia**). L'inversione del paradigma (mediatico) dimostra quanto l'economia americana sia comunque più flessibile ed elastica, dunque più rapida nella reazione, sia in senso negativo sia in positivo. Mentre l'economia europea, più solida in fatto di protezioni sociali e di stabilità della moneta, ha maggiori difficoltà a ripartire e deve comunque fare i conti con i propri deficit. Da questo punto di vista quanto sta accadendo in termini di timori dimostra la saggezza delle decisioni del governo italiano e in particolare della linea scelta dal ministro **Tremonti**: prima di tutto non eccedere nella spesa per non preoccupare i mercati e continuare ad avere buone valutazioni di affidabilità da parte degli investitori. L'altra faccia della medaglia è però appunto la flessibilità, la capacità di innovazione, che a volte può essere favorita anche da oculati investimenti pubblici, la rapidità di

L'economia dell'Eurozona, più solida in fatto di protezioni sociali e di stabilità della moneta, ha maggiori difficoltà a ripartire e deve comunque fare i conti con i propri deficit

reazione alle crisi sia in termini di coordinamento delle politiche nazionali (scarsa in Europa) sia in termini di modernizzazione dell'economia. Anche su questo punto l'Europa, Agenda di Lisbona o non Agenda di Lisbona, può e deve fare di più. Il discorso vale ovviamente pure per l'Italia: servono riforme. I mercati sono ipersensibili e gli andamenti delle Borse in queste ore lo dimostrano. Ma possiamo aggrapparci ai dati sulla crescita americana e sperare che la lezione sui deficit spending sia capita dai governi nazionali per confermare l'ottimismo che (fino a qualche ora fa) iniziava a circolare. Il dato di fondo resta lo stesso: la Spagna, da locomotiva d'Europa, è diventata sorvegliato speciale. Meno di tre anni fa, alla fine del 2007, la **Spagna** era ancora una delle locomotive d'Europa: il pil cresceva del 3,8% e la disoccupazione era appena al 6,46%. Ma già all'inizio del 2008, l'anno delle ultime elezioni politiche vinte dal socialista José Luis Zapatero, l'impatto della crisi economica sul Paese iberico è stato al centro della campagna elettorale: il timore era che per la sua debolezza strutturale l'economia spagnola - basata su settori a scarso valore aggiunto come costruzioni e turismo - sarebbe stata colpita con particolare violenza. Tra l'altro, il modello del "ladrillo", il mattone, era durato per 10 anni, cementificando con oltre sei milioni di nuove case le coste e le periferie spagnole. Ma a fine 2007 l'edificio ha cominciato a far sentire sinistri scricchiolii: il settore (che rappresentava circa il 15% del Pil e il 13% dell'occupazione), aveva vissuto per anni a credito, scommettendo sul miraggio di una domanda inesauribile finanziata da prestiti e mutui bancari. Non poteva non intervenire la Ue: il commissario **Almunia**, ha infatti puntato l'indice innanzitutto su Grecia, Spagna e Portogallo. A poco sono valse le rassicurazioni del presidente dell'Eurogruppo, **Jean-Claude Juncker**, secondo il quale la Spagna e il Portogallo "non rappresentano un rischio" per la stabilità dell'Eurozona.

Rodolfo Ricci