

CORRIERE DELLA SERA

Primo Piano

Il piano I dipendenti avranno il 2%, previsto un premio di 1.300 euro. Le ipotesi sul lotto minimo. Con l'Enel 3,6 milioni di investitori; Soci-correntisti, l'azionariato sarà popolare

Massimo Sideri

824 words

25 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

3

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Collocamento agli istituzionali e al pubblico, potrebbero entrare un milione di risparmiatori Il valore teorico L'azione delle Poste punta a diventare un'azione «popolare» il cui valore potrebbe essere di circa 9-10 euro l'una. Valutazione tra i 10 e i 12 miliardi circa

La premessa d'obbligo è che nulla è stato deciso. Banche d'affari e advisor finanziari devono ancora mettere le mani sui numeri della privatizzazione di Poste italiane. Ma i cervelli sono già all'opera e i ragionamenti prendono forma. Tra questi acquista forza anche la possibilità che le Poste possano diventare il cantiere del più piccolo lotto minimo mai usato, in termini di valori, per portare in Borsa un pezzo pregiato dello Stato: 500 euro.

Un'ipotesi accattivante, non fosse altro perché richiama il milione del signor Bonaventura, icona di un'Italia che non c'è più e dove i sogni di ricchezza (del ceto medio) si misuravano in Fiat 500, elettrodomestici e tv a colori. In realtà un altro esercizio questa volta di natura comparativa dovrebbe portare a valori di ingresso ben più elevati e gestibili dalle banche d'affari in un'operazione così complessa. Se si risale al collocamento dell'Eni del '98, in piena stagione d'oro delle privatizzazioni di Stato, il lotto minimo oscillò tra le 1.000 e le 500 azioni della quarta tranche. Proprio nel caso di quest'ultima il numero fu dimezzato perché già moltiplicando per il valore unitario dell'azione in Borsa - circa 12.500 lire - si otteneva una signora cifra di 6,2 milioni di lire, 3 volte lo stipendio mensile del ceto medio di allora. Nel caso dell'Enel il valore del lotto minimo fu addirittura di 8 milioni di lire e questo non gli impedì di essere il collocamento dei record con 3,8 milioni di richieste.

Ma oggi? Tra Imu, Tares, Superlva, crisi economica, incertezze varie, quale successo potrebbero avere dei collocamenti sui 3-4 mila euro di lotto minimo?

È probabile che, anche in linea con quelli più recenti, si punti ad abbassare l'asticella d'ingresso. Molto dipenderà dalla capacità di collocamento da parte delle banche e delle Poste. Ma è facile immaginare che la forza dei 14 mila uffici distribuiti capillarmente sul territorio italiano dove, secondo le stime, entrano in media due milioni di persone al giorno, sarà dedicata a questo obiettivo.

L'azione delle Poste punta a diventare un'azione «popolare» il cui valore teorico potrebbe essere di circa 9-10 euro l'una, calcolato sulla base dei numeri circolati in questi giorni. Per ora si è parlato di una valutazione tra i 10 e i 12 miliardi complessivi. Un valore che se diviso per 1,3 miliardi, numero di titoli ordinari detenuti dall'azionista unico Tesoro, si sale già sopra i 9 euro. Il 40% che dovrà essere collocato - in una o più tranche è ancora da capire - dovrebbe dunque valere tra i 4 e i 4,8 miliardi di euro.

Resta da capire quale potrebbe essere la quota che sarà riservata agli investitori istituzionali e quale invece andrà al cosiddetto retail, cioè le famiglie. Visto l'appel del brand Poste è plausibile che si possa pensare a una distribuzione equanime. E con un lotto minimo di 500 euro le famiglie potrebbero essere già a quota 4 milioni. Ma ci avviciniamo di molto a degli esercizi letterari che non sembrano fare i conti con un momento votato alla prudenza e al rinvio anche delle spese minime.

Di certo c'è che tra gli azionisti del gruppo Postale ci saranno loro: i 145.542 dipendenti che dovrebbero beneficiare di titoli senza pagarli, anche se non è ancora chiaro quale sarà il meccanismo che permetterà di

abbassare a zero lo sconto di cui parla la legge del '92. Se come emerso dai primi ragionamenti a loro dovrebbe andare il 5% del 40% - dunque il 2% della capitalizzazione totale - ognuno in media dovrebbe ricevere circa 1.300-1.500 euro in azioni. Due o tre lotti minimi. L'attesa come si può immaginare sarà altissima.

Poi certo ci saranno mille technicalità ancora da soppesare. Ci sarà una bonus share come si fece con le altre grandi privatizzazioni (cioè un premio in azioni a chi le tiene almeno un anno)? Come avverrà di fatto l'offerta pubblica di vendita? Quale sarà il corso della Borsa quando si arriverà sulla rampa di lancio tra 5-6 mesi? Le variabili sono molte. Ma a valutarle da ora è possibile concludere che il collocamento presso le famiglie italiane non sarà poi così difficoltoso, soprattutto se si opterà per il lotto minimo popolare.

In questo caso, forse, il postino non dovrà bussare nemmeno due volte.

Massimo Sideri

@massimosideri

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140125ea1p00076

SCANDIANO E ZONA DELLE CERAMICHE

CASALGRANDE PIZZICATO AD ESTIRPARE L'ORO ROSSO ALL'EX PISCINA DELLA VEGGIA arrestato oltre un quintale di rame (foto d'archivio); Ruba oltre un quintale di rame Un 50enne finisce in manette

326 words

25 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-RE

22

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

CASALGRANDE ANCORA un altro furto di rame a Casalgrande. Ieri i Carabinieri hanno fermato un 50enne incensurato che aveva raggiunto la zona dell'ex Poggio70, nota ex piscina della Veggia che ospitava anche un ristorante ed una sala da ballo. Era stato qualche cittadino che, vedendo movimenti sospetti nei locali della ex Piscina aveva avvisato il 112. L'uomo ha "estirpato" l'impianto elettrico, con alcuni complici ancora in fase di identificazione. Dopo essersi impossessato di almeno un quintale di cavi elettrici, che aveva caricato nel baule, se ne stava andando. Stando alle prime risultanze dei militari avrebbe poi voluto, grazie a qualche compiacente ricettatore, venderli nel modenese. IL 50ENNE, di origine salernitana ma residente a Casalgrande, non ha saputo dare ai militari sufficienti spiegazioni per il possesso di quella quantità di fili elettrici. È stato ristretto dopo le formalità di Legge a disposizione della Procura di Reggio. I fatti risalgono a giovedì poco dopo le 14.

Una pattuglia dei carabinieri di Casalgrande è arrivata in via Toscanini alla Veggia ed ha fermato nei pressi del "Poggio" una **Fiat** Punto che si stava allontanando. L'auto aveva nel baule centinaia di metri di cavi elettrici del peso accertato per oltre un quintale. Per l'uomo è scattata l'accusa di furto aggravato. Ora si sta indagando per capire chi fossero i terzi, nel modenese si presume, che avrebbero poi ricettato "l'oro rosso". I Carabinieri intendono ricostruire l'intera filiera del riciclaggio, che vede i ricettatori pagare il rame 2 euro al chilo a fronte del prezzo di mercato di 6/7 euro. Rame poi che viene riciclato e che torna quindi nel mercato "regolare". Un fenomeno che negli ultimi mesi non risparmia la provincia di Reggio. Bruno Dallari

Document RESCAR0020140125ea1p001dt

CORRIERE DELLA SERA

Brescia

Lutto nel mondo dell'imprenditoria; Addio a Piero Franzini, l'immobiliarista e finanziere che costruì il centro direzionale Fiat e la sede di Alitalia

Alessandro Cheula

192 words

24 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

BRESCIA

8

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Piero Franzini, imprenditore bresciano di origine valtrumplina, è scomparso ieri mattina all'età di 74 anni dopo una sofferta agonia. Immobiliarista e finanziere, aveva partecipato nel 1973 alla fondazione della Finbrescia insieme a Mario Dora e Antonio Spada, ai quali nel 1986 si affiancherà anche il costruttore Riccardo Pisa. Un sodalizio che per oltre vent'anni fu tra le realtà bresciane protagoniste dell'economia locale e italiana, in particolare nel settore immobiliare e nel turismo, con realizzazioni di livello nazionale come il centro direzionale **Fiat** di Torino e la costruzione della sede Alitalia di Roma. Una attività professionale intensa, che Franzini continuò ad esercitare nonostante la malattia che l'aveva colpito fin dall'età di quarant'anni. Alla operatività costruttiva e turistica si affiancava quella finanziaria, come l'acquisizione, tra l'altro, del 48% della Valtur, della Costa Verde in Sardegna e della Compagnia Padana Investimenti (Bassetti).

I funerali avranno luogo sabato mattina a Nuvolera, Comune di residenza dell'imprenditore scomparso.

Alessandro Cheula

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140124ea1o0003i

BELLARIA, SANTARCANGELO, VALMARECCHIA
PERTICARA; Furgone in retromarcia ferisce anziana

88 words

24 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-RN

17

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Investita da un furgone in piazza a Perticara. E' accaduto ieri mattina a una signora di 77 anni, residente nella piccola frazione di Novafeltria. Si trovava sul ciglio della strada quando è stata investita da un **Fiat** Iveco, condotto da un 39enne di Morciano, mentre stava facendo retromarcia. A seguito dell'urto, l'anziana è rimasta ferita. E' stata medicata al pronto soccorso, per lei un mese di prognosi. Sul posto, per i rilievi stradali i carabinieri di Novafeltria.

Document RESCAR0020140124ea1o0017c

CORRIERE DELLA SERA

Economia

Sussurri & Grida; Le scommesse su Fed e Brasile. E l'addio di El-Erian

835 words

23 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

31

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

(g.str.) La «tempesta perfetta» ha attraversato l'Atlantico? La bufera sui titoli di Stato ha lasciato (almeno in parte) l'Europa per gli Usa, passando da Btp e Bonos alle società d'investimento a stelle e strisce: così raccontano alcuni analisti dopo le dimissioni del «re dei bond» Mohamed El-Erian dalla plancia di comando di Pimco, il maxigestore di fondi obbligazionari (e non solo). Un esempio: il Pimco Total Return, con i suoi 237 miliardi di dollari in pancia, ma anche 41 miliardi di riscatti. Tanto che il gestore californiano ha perso lo scettro di numero uno dell'obbligazionario mondiale. Così, mentre in Europa i rendimenti di Btp e Bonos tornavano sotto il 4% , nelle sale delle investment company anglosassoni arrivavano i «primi terremoti» ai vertici. Ma la questione non è così semplice come può sembrare. Perché Pimco ha puntato sull'Europa, poco o tanto che sia, anche negli anni della crisi e dei minimi dell'Eurozona.

E perché il Total Return Fund non è gestito da El-Erian, ma dal fondatore di Pimco Bill Gross. In ogni caso alla Pimco, dopo tanti anni di successi, le cose non sono più quelle di una volta. Ci sono i riscatti del Total Return Fund e gli errori di valutazione sul debito Usa: dalle vendite pre-rally nel 2011 alla non perfetta sincronizzazione con il «tapering» della Fed. E c'è la fine dell'amore con il Brasile: dopo il crollo del debito locale in real (-13,6% nel 2013), Pimco ha depennato il Paese sudamericano dai mercati preferiti. Certo, il gestore californiano resta un gigante del settore, con molti segni «più». Inoltre, il curriculum di El-Erian conta molti investimenti azzeccati. Eppure, lo stesso manager lo scorso agosto ammoniva l'Europa che «il senso di normalità di quest'estate non è naturale né necessariamente sostenibile nel lungo termine». Magari il futuro gli darà ragione. Ma, per ora, più che la vecchia Europa sono i vertici dei fondi Usa a essere in subbuglio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fiat-Chrysler verso Wall Street

(r.po.) L'attesa a questo punto è tutta per il calendario post-fusione: nuovo nome (**Fiat-Chrysler** però rimarranno), nuova Borsa (New York, con Milano piazza secondaria), nuova sede legale (dovrebbe seguire il mercato di quotazione, ma lo schema già seguito per Cnh Industrial porta a non escludere l'Olanda, magari con la stessa estensione alla Gran Bretagna per la base fiscale). Tutto ciò alla fine sarà il clou, certo: stanno lì i tasselli del puzzle con cui al Lingotto stanno costruendo il futuro. Futuro che dal lato conti e bilancio è tuttavia già qui, e il consiglio di mercoledì prossimo, oltre a definire la road map del «nuovo» gruppo unico, ne scatterà la fotografia più aggiornata. Provano a prevederla, come sempre, gli analisti. Le cui stime per il 2013 - pubblicate ieri da **Fiat-Chrysler** - sono perfettamente all'interno dei range indicati già con l'ultima trimestrale da Sergio Marchionne e John Elkann. La media del consensus indica un utile netto di 1,07 miliardi di euro (fra 900 milioni e 1,2 miliardi la «forchetta» annunciata a suo tempo dal Lingotto), risultato della gestione ordinaria un po' oltre i 3,6 miliardi (3,5-3,8 la previsione aziendale). Come accade da anni, ormai, il grosso del contributo viene da Chrysler, ed è chiaro soprattutto nella scomposizione dell'utile della gestione ordinaria: dei 3,6 miliardi totali ben 3,1 arrivano a Torino grazie alla controllata americana. Poiché da Ferrari e Maserati sono attesi 480 milioni, le difficoltà **Fiat** legate in particolare all'Europa si mostrano in tutta la loro pesante evidenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fincantieri, Rothschild in corsa

La banca d'affari Rothschild verso l'incarico di advisor per l'operazione Fincantieri. La formalizzazione del contratto è in calendario per i prossimi giorni. Poi, nel fine settimana, inizieranno i contatti con le principali banche d'affari per organizzare il collocamento ed entro fine mese sarà annunciato chi ne farà parte. L'ipo avverrà con un doppio passaggio: vendita di parte delle quote in mano al Tesoro e aumento di capitale, che servirà a finanziare i

progetti di sviluppo del gruppo guidato da Giuseppe Bono, ora risanato e in pieno rilancio. Sul mercato andrà il 40% del capitale. Il piano di riorganizzazione che ha permesso a Fincantieri di rilanciarsi ha come termine agosto, prevede 1700 esuberanti su quasi 8000 dipendenti ed è stato realizzato al 60% senza alcun licenziamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Oro per Eni nella gara di comunicazione

(fr.bas.) Prima in Europa per la migliore comunicazione corporate online e prima nella Global 100 di Kwd Webranking, la classifica sulle maggiori cento aziende quotate a livello globale elaborata in collaborazione con la società di consulenza Lundquist: Eni ha conquistato l'oro. Nel Vecchio Continente ha scalzato dal podio Telecom Italia, che ha mantenuto la palma per due anni. Tra le prime dieci anche Snam e Pirelli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140123ea1n0009y

SASSUOLO, FORMIGINE E FIORANO

MARANELLO IL SINDACATO: «450 I PARTECIPANTI ALLA PRIMA ASSEMBLEA»; La rappresentanza Fiom ritorna in Ferrari

174 words

23 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-MO

24

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

MARANELLO LA FIOM torna anche in Ferrari Auto. È la Cgil a comunicarlo, dopo le assemblee che si sono svolte martedì tra i lavoratori dell'azienda. «Esprimiamo spiega la segreteria Fiom modenese in una nota la nostra soddisfazione perché finalmente si sono potute svolgere anche in Ferrari le assemblee che l'azienda aveva sinora negato. Importante l'accoglienza che i lavoratori e le lavoratrici hanno dimostrato nei confronti del rientro in fabbrica dei rappresentanti Fiom, sia in termini di partecipazione (oltre 450 persone) che di dibattito. È evidente che all'interno di Ferrari, come in tutte le altre realtà del gruppo **Fiat** a Modena (Cnh e Maserati) c'è l'esigenza di ritornare a respirare aria di sindacato. C'è voglia da parte dei lavoratori di tornare a svolgere assemblee sindacali dibattute, che affrontino le condizioni di lavoro e di tutela cancellate dall'applicazione del contratto specifico di primo livello (Ccsi) del gruppo **Fiat**».

Document RESCAR0020140123ea1n0010k

ECONOMIA & FINANZA

**RITIRATA LA PRIMA RICHIESTA DI QUOTAZIONE. NUOVA DECISIONE NEL PROSSIMO CDA;
Fiat-Chrysler ricomincia dall'Ipo Il quartier generale guarda Londra**

367 words

23 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-NAZ

28

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Elena Comelli MILANO SERGIO Marchionne comincia la sfida post-fusione della nuova **Fiat-Chrysler** e ritira la richiesta di Ipo depositata lo scorso 23 settembre alla Sec, la Consob americana. Quella mossa era stata dettata dalle richieste dell'ex azionista di minoranza, il fondo Veba, che voleva portare in Borsa una quota di circa il 16%, su una partecipazione complessiva pari al 41,5%. Ma lo scorso primo gennaio **Fiat** ha annunciato di aver trovato un accordo con Veba per la cessione della sua quota, dando così al Lingotto la possibilità di prendere il pieno controllo del gruppo americano. Di conseguenza, lo sbarco in Borsa è rimandato. ORA MARCHIONNE si prepara ai lavori che porteranno a Wall Street la nuova **Fiat-Chrysler**, il cui nome e luogo di quotazione verranno discussi nel cda del Lingotto del prossimo 29 gennaio.

Un cda che, secondo l'agenzia Bloomberg, potrebbe dover vagliare la proposta dell'amministratore delegato di portare la sede fiscale del gruppo in Gran Bretagna, seguendo il modello Cnh Industrial. Intanto, il consesus degli analisti finanziari su **Fiat**, pubblicato sul sito del gruppo, prevede per il quarto trimestre 2013 un utile netto di 400 milioni, facendo la media tra le stime più alte di 490 milioni e quelle più basse di 325 milioni. Per l'intero 2013 si dovrebbe scavallare il miliardo a 1,07 miliardi nel 2013, per poi salire a 1,4 miliardi a fine 2014 e a 1,8 miliardi a fine 2015. Il margine operativo dovrebbe essere a fine trimestre pari a 1.145 milioni, per l'intero 2013 a 3.605 milioni, per il 2014 a 4.150 milioni e per il 2015 a 4.755 milioni. Il debito dovrebbe essere pari a 7,575 miliardi, prima di salire a fine 2014 a 11,25 miliardi in conseguenza dell'operazione Chrysler, assestandosi a 11,27 miliardi a fine 2015. Per Ferrari Maserati l'utile della gestione ordinaria è inoltre stimato nel periodo a 170 milioni. I risultati di fine trimestre e fine 2013 saranno resi noti il 29 gennaio.

Document RESCAR0020140123ea1n000bc

FALCONARA

Rapina in banca, incastrati dalle tute vendute

409 words

23 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-AN

11

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Il colpo fingendosi operai: nei guai anche la commessa che gliele ha

FINISCE A PROCESSO dopo ben 7 anni uno dei presunti rapinatori della banca Carim di via Flaminia, dove il 20 febbraio 2007 quattro malviventi con indosso tute da lavoro si fecero consegnare 96mila euro e scapparono senza lasciare traccia. Ieri ad Ancona, davanti al collegio presieduto dal giudice Francesca Grassi, si è infatti aperto il processo per rapina a carico di **Ciro Esposito**, 50enne di Caserta ritenuto l'organizzatore del colpo, difeso dall'avvocato **Mario Ciafré**. AD INCASTRARLO sarebbero state proprio quelle tute blu, che la banda aveva fatto acquistare a **S. V.**, 40enne anconetana ed ex compagna di un amico di Esposito. La donna, due anni fa, nel corso di un incidente probatorio per un'indagine sul traffico di cocaina tra Napoli e Jesi, riferì di aver acquistato gli indumenti da lavoro per conto del campano, proprio per commettere il colpo. La donna, ora, è a processo per concorso nella rapina, mentre non sono stati identificati gli altri 3 componenti della banda. Le modalità del colpo aveva fatto subito pensare a professionisti: i 4 erano entrati in azione attorno alle 16.15 e, anziché entrare dall'ingresso principale, si erano introdotti in banca da una finestra sul retro che si affaccia sulla ferrovia, dopo averla manomessa probabilmente nelle ore precedenti, camuffati da operai. Dall'infisso, al quale era collegato l'allarme, era stata infatti preventivamente tolta la guarnizione in gomma. Così al momento della rapina i malviventi non avevano dovuto fare altro che premere sul vetro per riuscire ad entrare dalla finestra senza far scattare l'allarme. Armati di taglierino e scacciacani avevano intimato al direttore e agli impiegati di consegnare tutto il denaro: quello in cassa e quello in cassaforte, che si apriva dopo la chiusura delle 16. PER RAGGIUNGERE Falconara avevano utilizzato una **Fiat Uno** rosso bordeaux, risultata rubata in mattinata ad Ancona, e l'avevano lasciata in sosta a Villanova. Erano arrivati e poi scappati attraverso i binari, che corrono proprio sotto la finestra. Andandosene avevano abbandonato taglierini e pistola, utilizzando probabilmente un'altra auto. Secondo l'avvocato Ciafré non ci sono prove della colpevolezza di Esposito oltre alla testimonianza della spalleggiatrice: nell'auto, sulla pistola e sui taglierini non erano state trovate tracce riconducibili all'imputato e nemmeno dai filmati sarebbero emerse prove schiaccianti. L'udienza è stata aggiornata al 17 settembre. Alessandra Pascucci

Document RESCAR0020140123ea1n000a7

Economia

il caso ; Fiat firma con Veba Chrysler è del Lingotto

teodoro chiarelli

550 words

22 January 2014

La Stampa

STMA

TORINO

23

Italian

(c) 2014, La Stampa

Il gruppo italiano è salito al 100% della casa di Detroit

Con un giorno di ritardo dovuto alle festività Usa (Martin Luther King Day), **Fiat** ha firmato ieri con Veba il closing dell'operazione che la porta al 100% in Chrysler. Viene così sancito il passaggio del 41,46% della casa di Auburn Hills dal fondo previdenziale del sindacato americano Uaw (United automobile workers) al Lingotto. Il settimo gruppo mondiale delle quattroruote, 300 mila dipendenti, 5 milioni di auto vendute, è una realtà. Per l'operazione sono stati complessivamente pagati 3,65 miliardi di dollari (2,7 miliardi di euro): 1,75 da **Fiat** e 1,9 da Chrysler, in entrambi i casi attraverso l'utilizzo di liquidità disponibile. In base al memorandum sottoscritto con il sindacato Uaw, a integrazione del contratto collettivo vigente di Chrysler, saranno versati altri 700 milioni di dollari al fondo Veba in quattro quote paritetiche pagabili su base annua. La prima è stata versata dal gruppo Chrysler in concomitanza con il closing dell'operazione con **Fiat**. **Fiat** e Veba ritireranno in via definitiva, nei tempi tecnici necessari, l'azione legale dinanzi al Court of chancery del Delaware sull'interpretazione del contratto di call option.

Come hanno sottolineato diversi osservatori, Sergio Marchionne, amministratore delegato di **Fiat** e presidente e ad di Chrysler, ha dimostrato anche in questa occasione grandi doti di negoziatore: è riuscito a evitare l'Ipo in Borsa paventata da Veba e a spuntare, al termine di un lungo braccio di ferro, un prezzo decisamente più basso rispetto alle previsioni. Le banche che stavano facendo da advisor avevano indicato un valore dell'intera casa di Detroit intorno ai 10 miliardi di dollari. Una valutazione che valorizzava la quota Veba a 4,2 miliardi, mentre il fondo sembrava intenzionato a chiederne addirittura 5 («Che si comprino un biglietto della lotteria», era stata la sferzante reazione di Marchionne).

In totale per l'acquisizione del 100% della terza major automobilistica americana la **Fiat** ha pagato cash, in varie fasi, 3,7 miliardi di dollari, poco più di 2,7 miliardi di euro. Nel 1998 Daimler sborsò 36 miliardi di dollari, mentre nel 2007 il fondo Cerberus, per l'80%, si accordò per 7,4 miliardi di dollari.

Archiviato il closing, ora si guarda alle prossime mosse di Marchionne e del presidente John Elkann. Il primo appuntamento mercoledì prossimo: il consiglio di amministrazione a Torino per l'approvazione dei conti del quarto trimestre 2013. Oltre al bilancio, all'ordine del giorno ci saranno alcuni passaggi chiave per la piena integrazione fra Lingotto e Auburn Hills. Si parlerà del nuovo nome del gruppo (Marchionne ha annunciato pochi giorni fa a Detroit che compariranno sia "**Fiat**" che "Chrysler"), della sede legale (probabile negli Stati Uniti, ma non è esclusa, come nel caso di Cnh Industrial, l'Olanda, o il Regno Unito come base fiscale), della Borsa di quotazione (in pole position Wall Street con Milano come piazza secondaria), forse anche dei tempi dell'Ipo (tecnicamente possibile entro l'anno). Poi, i primi di maggio, il board per il piano industriale del rilancio in Italia e in Europa.

NASCE UN BIG

Con 300 mila dipendenti

e 5 milioni di auto vendute l'anno

è il settimo gruppo mondiale

Document STMA000020140124ea1m0002d

CORRIERE DELLA SERA

Cronaca di Milano

Trasporti Il successo dell'iniziativa delle Fiat 500 rosse firmate Eni. E già si pensa allo sbarco a Torino e a Roma; Car sharing, 1000 iscrizioni al giorno per Enjoy

552 words

22 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

MILANO

6

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Il bilancio dopo solo un mese. Ora toccherà ai concorrenti

Ventiseimila iscritti e 35 mila noleggi in un mese di attività per le **Fiat 500** rosse del car sharing firmato Eni. Tempo di primi bilanci per «Enjoy» Milano, il servizio di condivisione dell'automobile oggi pronto ad aprirsi anche al resto d'Italia. Cifre decisamente migliori rispetto a quelle registrate dal primo privato, Car2go, che tuttavia non aveva ancora un mercato di riferimento (diverso è infatti il caso del servizio di Atm GuidaMi) e che da agosto ha collezionato circa 60 mila abbonati (e 20mila noleggi a settimana).

Sfruttando dunque la liberalizzazione e la strada già tracciata da altri player, al ritmo di mille iscrizioni al giorno, Enjoy oggi festeggia i primi traguardi nella città del debutto Milano, in vista dello sbarco a Roma e Torino entro la prossima estate. Merito della collaborazione con **Fiat** e Trenitalia e delle modalità di utilizzo online grazie all'applicazione. Ma anche delle tariffe: 25 centesimi di euro al minuto in marcia e dieci centesimi di euro al minuto quando l'auto è posteggiata. A differenza delle Smart di «Car2go» (29 centesimi a chilometro), per utilizzare la flotta di 500 rosse di Enjoy non serve un card, ma basta la registrazione. Ogni cliente ottiene un codice che serve per ogni passo del noleggio.

A dicembre il debutto, entro febbraio, il corpo macchine del car sharing dell'Eni raggiungerà la cifra di 644 automobili, con l'aggiunta di 344 vetture, contro le 600 destinate a diventare 800 del rivale «Car2go». Stessi «benefit»: accesso alla zona a traffico limitato Area C del centro di Milano libero così come il posteggio sulle strisce blu.

Ora tocca ai prossimi concorrenti. E cioè Bmw DriveNow e Twist la cui discesa in campo, o meglio tra le strade della città, ha subito uno stop dopo che la commissione di gara convocata per il 16 gennaio ha chiesto «approfondimenti e integrazioni» ai dossier consegnati in Comune.

Domani in programma la riunione a Palazzo Marino. Bmw non avrebbe rispettato i termini di lancio (massimo 90 i giorni previsti dal bando) mentre più delicato è il caso di Twist: da Palazzo Marino pretendono chiarezza sulla storia del manager Paolo Guaitamacchi - ex presidente Sias nella cordata di Geronimo La Russa, era al vertice dell'Autodromo di Monza quando scoppiò lo scandalo sulla gestione - e chiedono alcune precisazioni sul rapporto con il partner strategico Frigerio Viaggi (l'alleanza con un'azienda di trasporto pubblico è un requisito fondamentale).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli operatori

Meglio di Berlino e Parigi

Dalla prossima primavera saranno sei gli operatori del car sharing a Milano, che diventerà così la città leader in Europa per varietà d'offerta: GuidaMi (Atm), ER-vai (Trenord), Car2go, Enjoy, Drive Now e Twist

Il parco macchine

Secondo le previsioni, con l'ingresso degli ultimi due nuovi operatori, il parco macchine complessivo dovrebbe arrivare a 2.500 auto: oggi ne circolano circa 1.400. I tecnici comunali, alla vigilia del bando, avevano ipotizzato una quota «soddisfacente» di 2 mila vetture. Il Comune incasserà 2,75 milioni di euro nel 2014 (1.100 euro a veicolo)

CORRIERE DELLA SERA

Economia

Auto Da inizio gennaio il titolo è cresciuto di oltre il 25%. Tra una settimana il consiglio deciderà su nome, sede e quotazione; Fiat firma per Chrysler e corre in Borsa

Raffaella Polato

507 words

22 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

27

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Perfezionato l'accordo con Veba. Torino versa 1,75 miliardi di dollari

MILANO - Previsto, scontato, alla fine confermato dalla prima all'ultima virgola e dal primo all'ultimo cent. Eppure il completamento dell'operazione **Fiat-Veba**, con il closing del contratto che porta il Lingotto dal 59,5% al 100% di Chrysler, fa comunque scattare ancora la Borsa. Il 2 gennaio, alla riapertura dei mercati, l'intesa di Capodanno aveva spinto i titoli di Torino al botto: +16,4% in poche ore. Rapido scavalco di quota sette euro, rare sedute di assestamento, un totale del 25% messo insieme solo da inizio 2014 (66% sui dodici mesi). Perciò ieri, giorno dell'ampiamente atteso perfezionamento degli accordi e conseguente ricco bonifico da **Fiat-Chrysler** a Veba-Uaw, non avrebbe stupito nessuno una sessione più o meno piatta. Sono invece tornati gli acquisti. Massimo annuo (7,55 euro) varie volte sfiorato. Chiusura leggermente sotto, a 7,46: l'1,77% sopra i prezzi segnati lunedì.

Nessuna sorpresa nei dettagli dell'operazione. Il ritardo dovuto alla festività del Martin Luther King Day si è confermato un «inciampo» di calendario: ieri mattina, appena banche e uffici statunitensi hanno ripreso l'attività dopo il lungo ponte, da **Fiat North America** sono partiti gli ordini di trasferimento fondi. Fna (interamente posseduta da Torino) è però solo il veicolo del pagamento. E, come annunciato la sera di Capodanno, il Lingotto diventa a ogni effetto titolare del 100% di Auburn Hills con un esborso in massima parte finanziato dalla stessa controllata Usa. Al trust del sindacato United Auto Workers, ieri, **Fiat** ha versato - prelevandoli dalla liquidità - gli 1,750 miliardi di dollari stabiliti dagli accordi. Il bonifico effettuato da Auburn Hills, anche in questo caso con ricorso al cash disponibile, copre invece gli 1,9 miliardi di dividendo straordinario messi in distribuzione (con rinuncia del Lingotto alla propria quota). Le uscite, per Detroit, non vanno però solo in direzione Veba. Nel conto, oltre ai 3,650 miliardi per il fondo sanitario dei pensionati Chrysler, ci sono altri 700 milioni di dollari da pagare in quattro tranche annuali direttamente allo Uaw: sono legati a un'integrazione del contratto collettivo di lavoro del gruppo e la prima quota è già nelle casse del sindacato.

Può accelerare, a questo punto, l'operazione «**Fiat-Chrysler** a Wall Street». La fusione operativa tra le due società è ormai totalmente efficace. Quanto alla road map, Sergio Marchionne e John Elkann l'annunceranno tra una settimana esatta. Mercoledì 29, consiglio d'amministrazione per l'approvazione del bilancio 2013: è lì che verranno decisi nuovo nome, nuova Borsa di quotazione (New York) e nuova sede legale di quello che ora è a tutti gli effetti un gruppo unico. Il settimo nella classifica dei costruttori mondiali. In un capitolo, anche per l'Italia, tutto da scrivere.

Raffaella Polato

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140122ea1m0004h

FORLÌ PRIMO PIANO

STEFANO Gagliardi, capogruppo del Pdl in Provincia. Sembra che la Ferretti possa chiudere lo stabili...

438 words

22 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-CE

13

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti i diritti riservati-Credits

STEFANO Gagliardi, capogruppo del Pdl in Provincia. Sembra che la Ferretti possa chiudere lo stabilimento produttivo cittadino. Risulta anche a lei, che ha sempre seguito da vicino la vicenda? «La questione non è così chiara, ma c'è questa sensazione. Noto che la Ferretti ha ritirato dagli uffici comunali il permesso per costruire un nuovo stabilimento in via Lama chiedendo però una proroga per l'inizio dei lavori. I segnali sono evidenti: vogliono andarsene da Forlì». Certo che dalla Regione non sembra esserci stato un grande aiuto per la Ferretti. «Leggendo i giornali, pare che alla base della scelta dell'impresa ci sia il crollo degli ordini per le imbarcazioni piccole-medie. C'è ancora qualcuno che si beve' la bufala dell'assessore regionale Gian Carlo Muzzarelli della lontananza dell'azienda dal mare, cosa che non è mai stata influente quando gli ordini erano numerosi e la Ferretti navigava in ottime acque. Muzzarelli dovrebbe difenderlo, il nostro territorio».

Che cosa è stato fatto dal mondo politico-istituzionale per rendere più appetibile il territorio? «Niente. Ricordo che in Provincia si era anche parlato di riduzione della burocrazia. Le cose mi sembrano peggiorate. Qui le aziende, Ferretti, Electrolux e Dometic scappano. La Ferretti neanche va all'estero, ma a Mondolfo. E nessuno interviene. Se la **Fiat** volesse lasciare Torino e fossi il sindaco parlerei con i rappresentanti dell'azienda, qui cosa è stato fatto?». C'è il rischio che il 2014 sia l'ultimo anno della Ferretti a Forlì? «Vedremo. Circolano voci preoccupanti. Già le barche più piccole soffrono per la crisi del mercato. Crn poi, il marchio delle imbarcazioni più prestigiose prodotte dall'azienda, farà ancora parte del gruppo Ferretti? È stato presentato un piano industriale che parla di uno sviluppo che non si vede». Diciamo che si vede, ma non a Forlì. «Appunto. Le nostre grandi aziende hanno la testa fuori. La Ferretti in Cina e l'Electrolux in Svezia per capirci. Per questo, ripeto, bisogna far sentire importanti queste imprese. Mi stupisco che succeda questo alla Ferretti, a un'azienda che a Forlì è diventata una vera eccellenza della nautica. Tutto sta passando sotto silenzio». A parte il mondo politico chi sono secondo lei i responsabili? «Fossi stato un sindacalista, un rappresentante di Unindustria o della Camera di Commercio mi sarei comportato diversamente. Bisognava rendere più appetibile il territorio. E poi ci dimentichiamo l'indotto legato alla Ferretti. Nel novembre 2012 dissi che l'azienda cominciava a smantellare. Erano solo voci, mi dissero. Si sono avverate tutte». Luca Bertaccini

Document RESCAR0020140122ea1m000lb

La Chrysler è tutta della Fiat perfezionata l'intesa con Veba; L'integrazione Versati ieri i 3,85 miliardi di dollari stabiliti, di cui 175 milioni alla Uaw

322 words

22 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

TORINO La **Fiat** ha consegnato al fondo Veba i 3,85 miliardi di dollari necessari ad acquistare il 100 per cento di Chrysler. Come annunciato il giorno di Capodanno, il Lingotto ha pagato 1,75 miliardi di dollari utilizzando la cassa **Fiat** mentre altri 1,9 miliardi arrivano dal dividendo straordinario deciso da Chrysler e distribuito a quelli che fino a ieri erano i due unici soci, **Fiat** e il fondo Veba, trust dell'assistenza sanitaria dei pensionati Chrysler del sindacato Uaw. **Fiat** ha girato al Veba la quota di sua competenza. Inoltre ieri il Lingotto ha anche pagato la prima tranche da 175 milioni della somma di 700 che ha concordato di versare al sindacato di Bob King nel corso dei prossimi quattro anni.

Da ieri dunque la Chrysler è una società totalmente posseduta dalla **Fiat**. Nei prossimi giorni il vertice di Torino dovrà prendere decisioni importanti: decidere dove avrà la sua quotazione principale la nuova **Fiat**, quale sarà la sua sede legale, quale il suo domicilio fiscale, quale l'eventuale sede del quartier generale. Infine si dovrà decidere il nome della società «che avrà al suo interno **Fiat** e Chrysler», come ha detto Marchionne parlando in conferenza stampa a Detroit. Tutte scelte che dovrebbero essere comunicate il 29 gennaio prossimo, in occasione del consiglio di amministrazione della società torinese, riunito per esaminare i conti del 2013. Domani si incontreranno a Torino azienda e sindacati firmatari dei precedenti accordi per rinnovare il contratto aziendale. Probabilmente si chiuderà la trattativa (alla quale non partecipa la Fiom), all'inizio di febbraio, dopo il cda del 29. A margine della riunione del consiglio di amministrazione è in programma un incontro dei vertici dell'azienda con i leader dei sindacati Fim, Uilm, Fismic, Ugl e associazione quadri.

Document LAREP00020140122ea1m0001r

ECONOMIA & FINANZA

Il cantiere Crn di Ancona è sul mercato da tantissimi anni ed ha acquisito col passare ...

65 words

22 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-NAZMRC

29

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Il cantiere Crn di Ancona è sul mercato da tantissimi anni ed ha acquisito col passare del tempo grande prestigio tra gli amanti del mare. Il lancio di questo cantiere avvenne con la costruzione dell' F100, costruito per l'avvocato Giovanni Agnelli, allora presidente della **Fiat**.

Document RESCAR0020140122ea1m0005m

ECONOMIA & FINANZA

Affare fatto, Chrysler è tutta di Fiat

428 words

22 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-NAZ

27

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Chiusa l'operazione. Il Lingotto ha versato a Veba 3,65 miliardi

TORINO L'ACQUISIZIONE del 100% di Chrysler da parte di **Fiat** è ufficiale: i 3,65 miliardi di dollari sono stati versati ieri al fondo Veba e il 41,5% delle azioni della casa di Detroit è passato definitivamente al Lingotto. Come previsto dall'accordo annunciato a Capodanno, **Fiat** ha pagato 1,750 miliardi, mentre 1,9 miliardi di dollari arrivano da Chrysler sotto forma di erogazione straordinaria ai soci (la parte spettante a **Fiat** è stata girata a Veba come parte del prezzo di acquisto). A Piazza Affari il titolo **Fiat** ha chiuso con un guadagno dell'1,77%. In base al memorandum d'intesa sottoscritto con il sindacato americano Uaw, a integrazione del contratto collettivo vigente di Chrysler, saranno versati altri 700 milioni di dollari al fondo Veba in quattro quote paritetiche pagabili su base annua. La prima di 175 milioni di dollari è stata versata ieri in concomitanza con il closing dell'operazione. **Fiat** e Veba, inoltre, ritireranno in via definitiva, nei tempi tecnici necessari, l'azione legale dinanzi al Court of Chancery del Delaware relativa all'interpretazione del contratto di call option. MENTRE sul fronte industriale, domani a Torino, è previsto un nuovo round per il contratto specifico di primo livello degli oltre 80.000 lavoratori del gruppo **Fiat** e Cnh Industrial: sul tappeto c'è ancora la definizione di alcuni aspetti della parte normativa, ma soprattutto il nodo salariale con la richiesta sindacale di 90 euro di aumento per il biennio 2014/2015. L'obiettivo di Fim, Uilm, Fismic, Ugl e Quadri è di chiudere tra fine gennaio e i primi giorni di febbraio anche su alcune questioni resta al momento una situazione di stallo. Chiusa la partita con Veba, sale anche l'attesa per il consiglio di amministrazione del 29 gennaio, che oltre ad approvare i conti dell'ultimo trimestre 2013 e dell'intero esercizio, dovrebbe decidere su sede, nome del nuovo gruppo e principale piazza di quotazione in Borsa. Sergio Marchionne dovrebbe tenere dopo il cda il tradizionale incontro con i sindacati sui risultati, mentre non è stato ancora fissata una data con il ministro dello Sviluppo Economico, Flavio Zanonato. L'OPERAZIONE **Fiat**-Chrysler «è un'operazione importante e positiva anche per l'Italia», sottolinea il segretario generale della Uil, Luigi Angeletti, per il quale si tratta del «presupposto perché il futuro sia positivo anche per i nostri stabilimenti, per fare investimenti in Italia e produrre auto in Italia».

Document RESCAR0020140122ea1m0005e

CORRIERE DELLA SERA

Economia

Il Lingotto; Fiat-Chrysler, via alla fusione Oggi la firma con Veba

250 words

21 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

28

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

MILANO - È atteso per oggi il closing dell'accordo tra **Fiat** e Veba, il fondo sanitario del sindacato americano United Auto Workers, grazie al quale il Lingotto salirà al 100% di Chrysler.

La chiusura, inizialmente prevista «entro il 20 gennaio», slitta dunque di un giorno. Le ragioni sono esclusivamente di calendario. Ieri gli Stati Uniti si sono fermati per il Martin Luther King Day: chiuse dunque per festività, nel lungo ponte iniziato venerdì, anche le banche che dovranno accreditare a Veba la prima tranche del pagamento per il suo 41,5% (il valore totale dell'operazione annunciata a Capodanno è di 4,350 miliardi di dollari).

Dal momento della firma definitiva, in ogni caso, la fusione sarà operativa a tutti gli effetti. E la prima accelerata nella road map fissata da Sergio Marchionne e John Elkann arriverà tra una settimana: mercoledì 29 il consiglio d'amministrazione **Fiat** aggiungerà all'approvazione del bilancio 2013 i primi cambiamenti significativi.

Ossia: nuovo nome di **Fiat-Chrysler** (ma resteranno entrambi i marchi), nuova Borsa di quotazione (certamente Wall Street, con Piazza Affari mercato secondario), nuova sede legale (molto probabilmente negli Usa anche se, come nello schema sperimentato da Cnh Industrial, non è esclusa l'Olanda, o la Gran Bretagna come base fiscale). I tempi saranno il più veloce possibile: entro l'estate potrebbe essere completato il grosso del lavoro, così come è tecnicamente possibile la quotazione entro l'anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140121ea1I0007p

PESARO

Il prosciutto per l'ospedale non era di Parma contenevano altro

385 words

21 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-PS

7

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Sotto processo fornitore jesino: l'appalto prevedeva il dop, le buste

ARRIVAVA sul piatto già imbustato. La scritta diceva semplicemente «prosciutto». I pazienti dell'ospedale San Salvatore di Pesaro non si sono mai chiesti da dove provenisse. Lo mangiavano e basta. Non potevano sapere che il prosciutto servito a pranzo o a cena ai pazienti dell'ospedale dal 2008 al 2011 doveva essere dop, ossia prosciutto di Parma col simbolo della corona. Che è un marchio protetto, registrato, come la **Fiat** o la Pirelli. E costa tanto. Invece i degenti hanno mangiato per anni prosciutto imbustato proveniente da Paesi comunitari. I carabinieri del Nas di Ancona, durante un normale controllo nelle cucine dell'ospedale, si sono imbattuti in quel prosciutto imbustato senza marchio. Hanno controllato il contratto di fornitura all'ospedale con la ditta Baldi carni di Jesi e si sono accorti che il prosciutto crudo doveva essere quello di Parma. Hanno chiesto spiegazioni ad una ditta emiliana che riforniva la Baldi. La risposta è stata chiara: il prodotto arrivava da mercati comunitari e Romania. DA QUI, il rinvio a giudizio per frode in pubbliche forniture per Umberto Baldi, storico amministratore della ditta jesina (20 milioni di fatturato nel 2011, 80 dipendenti, clienti in tutto il mondo) che riforniva l'ospedale pesarese. Ieri c'è stata un'udienza del processo davanti al giudice monocratico di Pesaro che vede imputato l'amministratore della Baldi mentre l'azienda ospedaliera si è costituita parte civile. Sono stati ascoltati il maresciallo del Nas che ha fatto il controllo e una dipendente dell'azienda emiliana che riforniva di prosciutto la Baldi carni. L'avvocato difensore Daniele Bendia di Jesi dice: «Non c'è stata alcuna frode. La fornitura parlava di prosciutto di Parma dop se acquistato in forma intera, mentre se veniva fornito già tagliato e imbustato non erano prescritte indicazioni di provenienza. Cioè poteva essere non di Parma. Quando proveremo al giudice questa semplice differenza interpretativa del contratto, sarà chiaro a tutti che non c'è stata alcuna frode in pubblica fornitura». Aggiunge Umberto Baldi: «Se c'è una certezza in questa storia è che il prosciutto imbustato fornito all'ospedale è tra i migliori in commercio». L'udienza è stata aggiornata al 12 maggio. ro.da.

Document RESCAR0020140121ea1l0011b

JESI

TRUFFA; Venduto come prosciutto dop: era romeno

242 words

21 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-AN

11

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

ARRIVAVA sul piatto già imbustato. La scritta diceva semplicemente «prosciutto». I pazienti dell'ospedale San Salvatore di Pesaro non si sono mai chiesti da dove provenisse. Lo mangiavano e basta. Nessuno poteva immaginare che il prosciutto servito a pranzo o a cena ai pazienti dell'ospedale fin dal 2008 al 2011 doveva essere dop, ossia prosciutto di Parma col simbolo della corona. Che è un marchio protetto, registrato, come la **Fiat** o la Pirelli. E costa tanto. Invece i degenti hanno mangiato per anni prosciutto imbustato proveniente dalla Romania. I carabinieri del Nas di Ancona, durante un normale controllo nelle cucine dell'ospedale, si sono imbattuti in quel prosciutto imbustato senza marchio. Hanno controllato il contratto di fornitura all'ospedale con la ditta Baldi carni di Jesi e si sono accorti che il prosciutto crudo doveva essere quello di Parma. Hanno chiesto spiegazioni ad una ditta emiliana che riforniva la Baldi.

La risposta è stata chiara: il prodotto arrivava da mercati comunitari e Romania. Da qui il rinvio a giudizio per frode in pubbliche forniture per Umberto Baldi, storico amministratore della ditta. Ieri c'è stata udienza: sono stati ascoltati il maresciallo del Nas che ha fatto il controllo e una dipendente dell'azienda emiliana che riforniva di prosciutto alla Baldi carni. Per il difensore Daniele Bendia dice: «Nessuna frode. il prosciutto imbustato è tra i migliori in commercio». Nuova udienza il 12 maggio.

Document RESCAR0020140121ea1I00071

CORRIERE DELLA SERA

corriereconomia

Le strategie; Peugeot, le nozze «cinesi» e gli altri matrimoni di convenienza fra le Case

Daniele sparisci

601 words

20 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

10

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Tracciare una mappa delle alleanze automobilistiche mondiali è un po' come disegnare uno stradario a mano con matita e righello nell'era digitale. Talmente fitta è la rete di collaborazioni che c'è da perdersi. Si va dagli incroci azionari fra Renault e Nissan, all'unione Hyundai-Kia e, a scendere, verso progetti comuni per la condivisione di una fabbrica, di una singola piattaforma o di una tecnologia. Come Toyota che fornisce l'ibrido alla Mazda, o l'intesa fra la Casa giapponese e Peugeot per produrre citycar in Repubblica Ceca.

Ma al di là dell'imminente fusione fra **Fiat** e Chrysler, di affari grossi all'orizzonte non se ne vedono. L'era delle mega-acquisizioni sembra lontana anni luce. I matrimoni di oggi più che da manie di grandezza - come era avvenuto nel «merger» fra Daimler e Chrysler o nella spregiudicata campagna acquisti di Ford di fine anni Novanta culminata nel «Premiere Automotive Group», un bagno di sangue per le casse di Detroit - si fanno per necessità. Mi aiuti a tenere occupate le fabbriche producendo da me, in cambio ti offro motori e pianali.

In realtà le cose sono molto più complesse. Per alcune nozze felici ce ne sono parecchie altre in bilico. Come nel caso di Peugeot e General Motors: l'alleanza è stata rivista al ribasso, gli americani sono usciti dal capitale azionario preoccupati dalle perdite e dall'entrata dello Stato nel gruppo. Insieme continueranno a sviluppare monovolume e crossover, ma è poca roba rispetto ai progetti iniziali. Tant'è che i risparmi previsti sono calati parecchio: si parla di un miliardo e 200 mila dollari entro il 2018.

Per il gruppo francese, che da quest'anno sarà guidato da Carlos Tavares (ex Nissan), la partita vitale ora è un'altra. Trovare l'accordo con i cinesi di DongFeng che metterebbero almeno cinquecento milioni di euro (e altrettanti ne verserebbe Parigi) per ricevere una quota importante del gruppo fondato nel 1882. Un passo storico che segnerebbe la fine della gestione familiare dell'azienda. Fra le ipotesi sul tavolo anche la costruzione di una nuova fabbrica in Cina, la quarta, per rispondere alla crescente domanda di veicoli. La più recente è stata aperta lo scorso settembre a Shenzhen ed è dedicata alle Citroën della linea Ds. Vetture di lusso in grado di competere con le rivali tedesche.

Passando alla Germania, fra i matrimoni falliti va ricordato quello di Volkswagen e Suzuki. Un'intesa finita ancor prima di cominciare, fra polemiche, pesanti scambi d'accuse e strascichi legali. Che non si sono ancora conclusi: il primo costruttore europeo detiene ancora il 19,9% di Suzuki. Ma l'alleanza viaggia su un binario morto, non avendo prodotto mai nulla.

Chi, invece, va d'amore e d'accordo è la Mercedes con Renault e Nissan. Partita quattro anni fa come una partnership tecnica, nel tempo è stata consolidata ed estesa, passando da tre a dieci progetti. Quest'anno si vedranno alcuni importanti frutti: le nuove Smart e Twingo realizzate su una base comune nella fabbrica Renault di Novo Mesto in Slovenia (la versione a quattro posti) e in quella Smart di Hambach (quella a due). Nel primo semestre entrerà in funzione anche l'impianto Nissan di Decherd, nel Tennessee, per produrre motori a quattro cilindri destinati al mercato americano. Sulla rotta Germania-Giappone gli affari corrono: Bmw e Toyota lavorano insieme a una nuova generazione di vetture sportive (un prototipo è stato mostrato a Detroit) e sulla tecnologia a idrogeno.

Daniele sparisci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140120ea1k00086

CORRIERE DELLA SERA

Motori

«Nice car»; Winterkorn studia la Chrysler 200...

53 words

20 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

43

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

DETROIT - (b.c.)Visita a sorpresa di Martin Winterkorn (foto), allo stand **Fiat** Chrysler. Il capo di Volkswagen ha studiato attentamente la nuova Chrysler 200. «Nice car», ha sentenziato. Dopo si è soffermato a parlare con John e Lapo Elkann: il preludio di un avvicinamento?

Document CORDES0020140120ea1k00074

CORRIERE DELLA SERA

corriereconomia

Potere Unicredit si è mossa per prima. Le strategie di Montepaschi e Telecom; Vendite per 20 miliardi Le grandi manovre su pubblico e privato; Intesa cede la quota Generali. L'onda lunga avviata da Mediobanca Lo Stato apre il capitale delle Poste e poi via Stm, Enav, Fincantieri...

stefano righi

1,078 words

20 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

2.3

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Mediobanca ha cambiato strategia:meno holding, più credito.Il salotto buono non serve più

Aaa vendesi. Primarie società, pubbliche e private, quote azionarie, immobili. Stima, 20 miliardi di euro. Pluri intermediari. Sarà stata la crisi, suprema acceleratrice, o la necessità di cassa - che non è mai troppa - ma oggi chi può e ne ha ancora uno di reddito, si focalizza sul core business. Le partecipazioni non vanno più di moda, meglio vendere e concentrarsi sul business, ma dell'azienda.

La ripresa

Un processo non nuovo. Nel settore pubblico la fine dello scorso secolo venne caratterizzata dalle privatizzazioni sulla spinta dell'entrata in Europa e dei parametri di Maastricht: prima le banche, con le tre Bin, poi Eni, Enel, Finmeccanica, la Telecom. Quindi una lunga pausa a inizio degli anni duemila, interrotta nel 2008 dalla cessione di Alitalia, che vola privatamente dal 13 gennaio 2009. Ora inizia un altro giro. Vanno sul mercato le Poste, uno dei grandi simulacri del potere di Stato, per anni luogo di inefficienze e clientele, ragnatela di 14 mila uffici postali e 144 mila dipendenti. Lo Stato italiano ha le casse vuote - il balletto sull'Imu è l'ennesima prova - e finalmente pare deciso a fare a meno di alcune delle sue aziende, controllate o partecipate: Stm, Enav, Fincantieri, Sace, Snam.

Non stanno meglio i privati. I singoli risparmiatori sono con l'acqua alla gola. Il crollo del mercato immobiliare è il segnale più evidente: il bene rifugio per eccellenza degli italiani, il mattone, è gravato di troppe tasse e questo ha contribuito ad accelerare una dinamica già in atto: si sono bloccate le compravendite, anche i notai (!) faticano e licenziano. Chi ha avuto bisogno ha messo in vendita la casa al mare, la seconda casa; talvolta anche la prima. Gli effetti sono sotto gli occhi di tutti: le aste giudiziarie di immobili figurano tra le rare voci in crescita nella vendita di spazi pubblicitari sui quotidiani.

Poi ci sono le società, industriali e finanziarie. Le banche sono state le prime a iniziare un processo di razionalizzazione della propria struttura e non hanno ancora finito. Il panorama presenta anche oggi ampie varietà di offerta, si va dal mattone alle società di gestione del risparmio, dalle società bancarie alle assicurative. Nel mondo della finanza i primi passi sono stati mossi da Federico Ghizzoni di Unicredit. Raccolta la pesante eredità di Alessandro Profumo, ha riposizionato la banca su un sentiero percorribile, cedendo senza svendere. Ha alienato la quota di Borsa Italiana nel frattempo confluita nel London Stock Exchange, come han fatto altre banche e il 9 per cento della Borsa di Mosca, una quota della banca polacca Pekao (di cui mantiene la maggioranza assoluta) e l'assicurazione turca Yapi, il 6 per cento di Fonsai e la banca posseduta in Kazakistan.

Razionalizzazione

Con le altre maggiori banche operanti in Italia (Intesa Sanpaolo, Mps, Bnl), nel dicembre scorso Unicredit ha avviato la procedura di cessione a Fondo Strategico Italiano, F2i sgr e Orizzonte sgr del 59,3 per cento di Sia, la società per l'automazione dei servizi bancari. Ghizzoni è stato il primo, pressato dagli eventi, ma il cambiamento di passo dell'intero sistema è stato dettato da Mario Greco, amministratore delegato del gruppo Generali dall'agosto 2012. In meno di un anno e mezzo, Greco ha cambiato dall'interno quel sistema di rapporti azionari, di scambi di quote, che ha legato per anni il sistema finanziario italiano. Se, all'epoca in cui venne ideata da Enrico Cuccia, la ragnatela di incroci trovava giustificazione nella debolezza dei singoli, venuta meno questa, le partecipazioni hanno probabilmente funzionato, più recentemente, da freno. Sicuramente da alibi. Greco ha iniziato l'opera di pulizia, ha slegato i nodi, mettendo in vendita con orizzonte fine 2014, asset per complessivi 4

miliardi di euro. Ha già ceduto il 12 per cento di Banca Generali, le riassicurazioni negli Usa, le partecipazioni in Messico, l'italiana Fata, portando a casa 2,4 miliardi di euro. Resta da vendere Bsi, un istituto d'investimento (ex Banca della Svizzera Italiana), basato a Lugano e con molti interessi in Oriente. In più le Generali sono uscite da Rcs Mediagroup (società che edita questo giornale), come ha fatto Unicredit e come conta di fare anche Mediobanca.

Trasformazioni

Su un percorso di trasformazione si è mosso invece Alberto Nagel, amministratore delegato di Mediobanca: meno holding e più business (più credito, anche con Che Banca!) è l'obiettivo e così sono state poste in vendita partecipate storiche del gruppo di piazzetta Cuccia, da Gemina a Telco, a Rcs, fino alle operazioni già concluse che annoverano tutte le poltrone che, un tempo, riempivano il salotto buono della finanza italiana: **Fiat**, Pininfarina, Finmeccanica, Ferrari, Fondiaria, Ciments Francais, Commerzbank, Mediolanum, Capitalia (Unicredit), Intesa San Paolo. Un'onda lunga che non si esaurisce. Il recente cambio di guida al vertice di Intesa San Paolo, prima banca per numero di sportelli in Italia, lascia intuire un prossimo cambiamento di passo dentro Cà de Sass. Se l'ipotesi di messa in vendita del cospicuo parco immobiliare della banca risale ancora al tempo della gestione di Corrado Passera (si parlò anche di quotazione di Fideuram e su Eurizon le ipotesi sono state molteplici), la nomina di Carlo Messina a ceo del gruppo contribuisce a fare chiarezza: «In prospettiva - ha dichiarato Messina - la nostra visione è che la banca entrerà sempre meno nell'equity e sempre più si concentrerà sul fare credito. Il nostro obiettivo è creare valore per gli azionisti. Non parlo di logiche di potere, di salotti: non mi interessano queste cose. Quello che potremo valorizzare guadagnando, lo valorizzeremo». Il passaggio dalle parole ai fatti è stato immediato, con la messa in vendita della quota nelle Generali («il cuore di tutte le partecipazioni simboliche del Paese»). La lista delle offerte speciali è lunghissima, gli intermediari si sfregano le mani e fanno affari d'oro. C'è chi vende per urgente necessità come la Fondazione Mps e chi per cambiare volto alla propria società. Chi spinto dalle casse vuote (lo Stato) e chi dalle imbarazzanti eredità del passato (Carige). Tutti più piccoli, nella speranza di poter ancora essere, tutti, più competitivi.

@Righist

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«AAA Vendesi»

Document CORDES0020140120ea1k00054

CORRIERE DELLA SERA

corriereconomia

L'intervista Parla il presidente della PopVicenza: saremo polo aggregante; Zonin «Basta timidezze La superpopolare serve»; «Siamo in Europa, le dimensioni contano. Noi pronti ad agire Ma seguiremo le indicazioni dell'organo di Vigilanza»

stefano rigli

960 words

20 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

8

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Una cosami sentodi garantire: la nostra identità non sarà scalfita Al massimoin cinque anni,il numero degli istituti italiani si dimezzerà

Quindici anni fa Roberto Mazzotta si confrontava con l'ipotesi di una superpopolare italiana. Già nel 2002 la Novara si è fusa nella Verona. Adesso, forse complice la crisi, siamo arrivati al dunque. Lo conferma Gianni Zonin, 76 anni mercoledì scorso, presidente della Banca Popolare di Vicenza.

Presidente Zonin, sta per iniziare una nuova partita di risiko tra le banche italiane, con le popolari protagoniste?

«Non credo a queste cose. Guardo in faccia la realtà e vedo che siamo sempre più europei e sempre meno italiani. Ci viene chiesto di guardare a mercati allargati, le imprese che funzionano sono quelle che riescono ad esportare. Lo stesso vale per le banche. Siamo sottoposti a regole nuove. C'è l'Europa, la Banca Centrale Europea che vigila direttamente su 15 istituti italiani. Andiamo verso l'Unione Bancaria Europea. Le banche devono avere dimensioni che, a costi accettabili, consentano controlli e operatività che, in un piccolo istituto, rischiano di gravare troppo sul lato dei costi.

Ma il processo di concentrazione del settore è inevitabile...

«Lo so. Io sono un imprenditore agricolo. Pochi anni fa i coltivatori diretti in Italia erano 1,2 milioni. Oggi sono 600 mila. Ci sono poderi troppo piccoli, aziende agricole troppo piccole, banche troppo piccole. Il futuro è quello. Sono convinto che in 3-5 anni il numero delle banche in Italia si dimezzerà».

La metà delle banche? Non sta esagerando?

«Avremo 3-4 banche a livello europeo, alcune di dimensione domestica e poi piccole e piccolissime banche locali. Questo futuro mi pare ineludibile. È una direzione comune a molti settori. Siamo davanti a un cambiamento storico».

Banche grandi e banche piccole. Chi è nel mezzo starà peggio?

«No. Starà peggio chi non avrà la giusta dimensione. Il caso industriale della **Fiat** è esemplare. Loro sono la prima industria italiana e hanno sentito la necessità, per sopravvivere in un mercato globale, di darsi una dimensione mondiale. Bravissimi, ad averlo capito e ad averlo realizzato».

E la Popolare di Vicenza sarà aggregata o aggregante?

«La Popolare di Vicenza ha scelto la strada di non essere più una piccola banca, bensì di avere una dimensione media. Fino a 6-7 anni fa abbiamo corso molto, fatto molto shopping. Poi, con fortuna e lungimiranza, ci siamo fermati. Giusto in tempo. Diciotto anni fa, quando venni eletto presidente, la banca aveva 116 sportelli, per il 90 per cento in provincia di Vicenza. Oggi siamo a poco meno di 700 sportelli e abbiamo raggiunto una dimensione che ci permette autonomia di scelte e continuità di azioni, tanto che credo sia arrivato il momento di crescere ancora di dimensioni. È il mercato che ce lo chiede».

Quindi siete pronti per fare acquisti?

«Una cosa mi sento di garantire, l'identità della Banca Popolare di Vicenza non sarà scalfita».

Sì, ma gli acquisti?

«C'è una evoluzione dovuta alla crisi, che è stata l'acceleratore delle dinamiche in corso. Per alcune banche oggi è più difficile mantenersi stand alone. Noi, diversamente, pensiamo sia giunto il momento di valutare alcune aggregazioni».

Quali?

«Stiamo guardando due piccole cose. Una quindicina di sportelli della Carife di Ferrara a Roma e un piccolo istituto in Campania. Ma siamo pronti anche a passi più importanti. Sono convinto che una maggiore crescita dimensionale sia utile per il nostro istituto. Nel 2013 abbiamo consolidato la banca e rafforzato le fondamenta con due aumenti di capitale da totali 606 milioni di euro. La Popolare di Vicenza è una banca solida e abbiamo aperto il 2014 con l'emissione di un bond a tre anni che, in due ore, ha ricevuto richieste per 800 milioni, contro i 500 offerti. Sono segnali importanti, che arrivano da soci e investitori».

Sul vostro territorio la Popolare di Marostica - ieri in assemblea - e Veneto Banca sembrano avere il fiato corto. Guardate in quelle direzioni?

«A me piacerebbe realizzare una crescita prudente, senza strafare, non una sola opportunità. Ma ascoltiamo i suggerimenti e i consigli dell'organo di Vigilanza, con il quale ci muoviamo in pieno accordo. Quanto a Marostica e a Veneto Banca, le risposte del mercato e dei soci testimoniano grande stima nei nostri confronti. Il resto è una partita estremamente complessa. In Italia ci sono istituti commissariati, altri potrebbero esserlo. Tutti noi che ci occupiamo di banche guardiamo con sempre maggiore impegno a incrementare i ratios patrimoniali che ci vengono dati come obiettivi. È un momento non facile, non possiamo sbagliare. Ci muoviamo con grande prudenza».

È un momento di cambiamento che sembra coinvolgere anche le centenarie certezze delle banche popolari. Sta finendo una storia?

«Sono convinto che, se la banca va bene e paga i dividendi, non conta se sia popolare o no. Per tutti deve valere l'idea di rafforzare il patrimonio, perché non siamo più in Italia, siamo in Europa. Sono però contrario all'idea della rottamazione delle popolari, anche se statuti sociali che hanno qualche decina d'anni vanno aggiornati all'evoluzione dell'economia, dei mercati, delle dimensioni».

La Banca d'Italia sembra mettere pressione affinché si giunga a una svolta nel credito cooperativo...

«Le banche popolari sono delle cooperative. Aver guardato alla Borsa, essersi quotate, può aver creato, soprattutto agli investitori istituzionali, dei problemi. Credo che l'ideale oggi sia trovare un giusto rapporto tra il mantenimento dello status cooperativo e un premio agli investitori istituzionali che sono vicino al mondo cooperativo. Ritengo si possa arrivare a un nuovo equilibrio».

@Righist

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140120ea1k0002p

CORRIERE DELLA SERA

Idee & Opinioni

MERCATO DELL'AUTO; Le alleanze possibili della Fiat per battere i concorrenti tedeschi

RICARDO FRANCO LEVI

798 words

20 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

29

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Con l'inchiostro ancora fresco sugli accordi per complessivi 4,35 miliardi di dollari che hanno portato la **Fiat** al completo controllo della Chrysler, Sergio Marchionne ha approfittato della vetrina offerta dal Salone dell'auto di Detroit per fare l'elenco dei compiti che l'attendono nei prossimi mesi per avviare la piena integrazione dei due produttori che insieme, sulla base dei numeri di oggi, costituiscono il settimo gruppo automobilistico mondiale.

Già nel consiglio d'amministrazione della **Fiat** del prossimo 29 gennaio saranno quasi certamente scelti il nuovo nome, le località nelle quali collocare la sede legale, il quartier generale, le grandi direzioni regionali, la piazza finanziaria sulla quale estendere la quotazione del titolo. Ci saranno, poi, i nuovi impegni sul fronte delle finanze.

In un gruppo che conta ben otto marchi (**Fiat**, Alfa Romeo, Lancia più Abarth su questa sponda dell'Atlantico; Chrysler, Dodge, Ram e Jeep sull'altra sponda) la partita decisiva si giocherà, però, sui prodotti. Al fine di evitare inutili sovrapposizioni, è stata così subito avviata una revisione delle gamme Chrysler e Dodge mentre è stato annunciato che la produzione della Lancia verrà limitata alla sola serie Y.

Ma per la **Fiat-Chrysler**, o comunque si chiamerà il nuovo gruppo, le due più grandi sfide annunciate da Marchionne saranno la trasformazione della Jeep in un marchio davvero globale e il rilancio dell'Alfa Romeo alla quale, assieme alla Maserati, è affidato il compito di imporsi sulle fasce più alte del mercato in diretta concorrenza con le grandissime case tedesche, Mercedes, Bmw e Audi.

In questa prospettiva, sono fiorite le supposizioni sulle possibili alleanze o, addirittura, sui matrimoni ai quali il nuovo gruppo **Fiat-Chrysler** potrebbe guardare per ridurre lo scarto che ancora lo divide dai gruppi più grandi. È un esercizio che assomiglia un poco al Fantacalcio.

Se più che come un gioco di pura fantasia lo si considera come un'occasione per riflettere sulle strutture dei mercati e sulle possibili strategie delle imprese, l'esercizio non è, tuttavia, privo della sua utilità.

Chi ha guardato al mercato europeo, ha generalmente avanzato i nomi della francese Peugeot-Citroën, e di Opel, il braccio europeo della General Motors che proprio Marchionne aveva senza successo cercato qualche anno fa di comperare.

Progetti di questo genere esigerebbero la chiusura di molti stabilimenti e si giustificerebbero solo nella prospettiva di una strategia che mirasse alla grande pancia del mercato dell'auto, alle vetture dei grandi numeri e dei piccoli margini unitari su cui si stende il dominio del potentissimo gruppo Volkswagen e su cui incombono giapponesi e coreani. Una strategia, questa, che Sergio Marchionne ha espressamente ripudiato, sino al punto di rinunciare in prospettiva a un modello fondamentale nella storia recente della **Fiat** come la Punto.

Chi, invece, ha fissato la propria attenzione sui mercati dell'Asia e, soprattutto, della Cina, come quelli sui quali il nuovo gruppo italo-americano è obbligato a crescere ha fatto in prevalenza i nomi delle giapponesi Mitsubishi, Suzuki e Mazda, considerando l'eccellenza tecnica della prima e le collaborazioni già esistenti con le altre due.

Nessuna di queste indicazioni (o fantasie) è priva di logica. Tuttavia, se proviamo a partire dalle indicazioni strategiche date con precisione dallo stesso Marchionne, e cioè dai due grandi obiettivi della trasformazione di Jeep in un marchio davvero globale e dell'aggressione alle fasce più alte del mercato con i marchi Alfa Romeo e Maserati, forse finiamo su una casella diversa: la casella occupata dal gruppo Jaguar Land Rover, dal 2008 di proprietà dell'indiana Tata Motors.

Le quasi 350 mila Land Rover vendute nel 2013, il 15 per cento in più rispetto all'anno precedente, sono le più dirette e temibili concorrenti delle Jeep nel campo dei fuoristrada, mentre la Jaguar, che lo scorso anno ha visto crescere le proprie vendite del 42 per cento fino a sfiorare le 80 mila unità, sta recuperando prestigio e forza nel segmento delle berline di lusso e delle gran turismo alle quali mirano proprio Alfa e Maserati.

Siamo, dunque, di fronte a concorrenti naturali: o da battere restando da soli, o da trasformare in alleati, condividendo investimenti, tecnologie, competenze, per affrontare, più forti di prima, gli altri avversari sul campo.

Alfa Romeo contro Audi e Bmw, Jaguar contro Mercedes, Maserati contro Porsche, Jeep, Range e Land Rover senza rivali nei fuoristrada di lusso, Ferrari gioiello della corona. Di fronte a uno squadrone così, magari reso ancora più forte con il recupero di grandi firme della carrozzeria come Pininfarina e Bertone, neppure i tedeschi potrebbero dormire sonni tranquilli. E l'Italia tornerebbe davvero ad essere terra di motori.

Solo fantasia? È probabile, ma non si sa mai.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140120ea1k0001x

FERRARA CRONACA

ALLARME CRIMINALITÀ IL COLPO SABATO NOTTE ALLA SGV è l'ennesima vittima dei ladri; I ladri fanno il vuoto nell'azienda di caminetti «Rubati attrezzi e un furgone: 20mila euro»

301 words

20 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-FE

5

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

BRUTTA sorpresa, nel weekend a Occhiobello per la famiglia Veronesi, titolare di "Sgv Caminetti", storico marchio ferrarese. Sabato notte una banda di ladri si è introdotta nel magazzino dell'azienda, in via del Progresso, e si è impossessata di un furgone e dell'attrezzatura. Un bottino che si aggira sui 20mila euro. I Veronesi sono ferraresi, nella cittadina polesana hanno il magazzino dell'azienda con a fianco la casa dei genitori, mentre a Sasso Marconi nel Bolognese c'è la sede produttiva e la sala mostre. Uno dei figli, Nicola, abita a Masi San Giacomo. «Stavolta è toccato a me racconta amareggiato e infuriato quest'ultimo, è un danno importante e non siamo nemmeno assicurati». A dare l'allarme è stata la sorella minore, che abita a Occhiobello con i genitori: «Quando è tornata a casa (domenica, ndr) riprende l'imprenditore, si è accorta che la porta del magazzino era aperta e, una volta dentro, non ha visto il nostro **Fiat Doblò**».

Il magazzino era stato razziato, rubati martelli pneumatici, trapani, cassette degli attrezzi. «Solo di attrezzature aggiunge Nicola è un danno da 10mila euro, a cui va aggiunto il furto del furgone, altri 8-10 mila euro». Già che c'erano, i ladri hanno portato via pure il combustibile dell'altro furgone alloggiato in magazzino. «Quello l'hanno lasciato conclude amaro, purtroppo avevamo fatto il pieno venerdì. Altri 100 euro volati via. E' la prima volta che ci succede. Invito tutti gli imprenditori e i residenti a stare in guardia e dare sempre un occhio al cortile e alla parte posteriore o in ombra delle proprietà». Franco Vanini

Document RESCAR0020140120ea1k000nq

**L'Aquila, lo scandalo infinito "Non abbiamo neanche un cimitero dove piangere i nostri morti";
L'inchiesta; Cinque anni di tangenti, appalti truccati e arresti: il terremoto è diventato un bancomat**

GIUSEPPE CAPOREALE e JENNER MELETTI

1,576 words

20 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

(segue dalla prima pagina)

L'AQUILA C'È ANCHE un salottino con le poltrone bianche, nel bar "La Dolce Vita". Si incontravano qui, sotto un disegno con i volti di Marcello Mastroianni e Anita Ekberg, gli uomini e le donne delle tangenti. L'APPALTO è di 30 milioni e basta poco per portarlo a casa. Sessantamila euro, da consegnare a un capo della Protezione civile.

In fondo, si tratta solo dello 0,2%. C'è anche la musica, nel bar. Protegge da orecchie indiscrete. Fin che si tratta di parlare, va bene questo bel locale dell'Aquila. Ma per consegnare i soldi meglio trovarsi a Padova, nella hall dell'hotel Crown Plaza. «Gli ho dato i soldi, avvolti in un giornale, il Sole 24 Ore. Ma non mi fidavo molto. In cambio lui mi ha consegnato un assegno, da incassare se l'appalto non fosse andato a buon fine. Sospettavo - e avevo ragione - che quel denaro non fosse per un capo della Protezione e un mese dopo ho avuto la conferma. Lui, che girava su una Fiat Bravo, si faceva vedere su un Range Rover nero».

MAGNITUDO E MAZZETTE Il sisma che ha colpito l'Aquila il 6 aprile 2009 aveva una magnitudo del 5,9. Non si conosce l'intensità di questa nuova scossa arrivata con la notizia di quattro arresti (ex assessori, consiglieri comunali, imprenditori, sedicenti mediatori d'affari...) ma è certo che fa molto male perché colpisce la città al cuore. Stronca certezze («In Comune ci sono persone per bene che faranno di tutto per fare rinascere l'Aquila») e costruisce paure. «Anche da noi, come in Irpinia, per qualcuno il terremoto è diventato un affare». Tutti ricordano Francesco Maria Piscicelli («Io ridevo stamattina alle tre e mezzo, dentro il letto) nella notte della strage. Tutti sanno che l'emergenza è diventata ricchezza per tanti, in una città che ha speso 34 milioni di euro per i gabinetti chimici e 250 milioni per ponteggi spesso inutili. Ma arrivavano da lontano, gli affaristi e anche i ladri. Poi altre frasi («Ma che culo il terremoto... Se non paghi non lavori») hanno fatto capire che i malfattori erano anche in casa. Cittadini eletti da altri cittadini, aquilani che annunciavano: «L'Aquila torna a volare».

Il colpo al cuore arriva all'alba dell'8 gennaio, quando vanno agli arresti domiciliari quattro ex assessori ed ex consiglieri comunali, faccendieri e loro assistenti. Altri quattro, fra i quali il vice-sindaco, sono indagati. Non c'è distinzione fra destra e sinistra. Pier Luigi Tancredi, ex assessore di Forza Italia, secondo l'accusa porta una confezione di grappa con dentro 10mila euro al vice-sindaco Roberto Riga, centro sinistra. Sembrano cani che si litigano l'osso.

Si cerca la fetta di torta più grande, si gode quando gli altri della cricca cadono in disgrazia. Il 3 aprile 2013 esce la notizia di un'inchiesta sulle ditte delle tangenti e Daniela Sibilla, collaboratrice di Tancredi, così commenta: «Mo se la ripiglia in culo Mario... Vladimiro mi sa che ci entra... ventimila euro». Mario, secondo l'accusa, è Di Gregorio, ex assessore alle opere pubbliche. Vladimiro è il Tancredi.

IL SINDACO E LA VERGOGNA Se n'è andato, presentando le dimissioni l'11 gennaio, anche il sindaco Massimo Cialente. Nelle sue parole c'è un allarme. «In questa città non è vero che ride soltanto qualche assessore. Sono in tanti che stanno ridendo, ridendo sulle lacrime di altri aquilani. Quando due ragazzi che aprono un'attività sono costretti a chiuderla perché un altro aquilano richiede fitti alti, poi il proprietario è magari uno di quelli che viene a dire "ma che sta facendo il sindaco"? Ma che vergogna. Io chiedo alla città di interrogarsi: ciascuno di noi, nel proprio piccolo, anche nel consegnare la ricostruzione della propria casa, nella scelta di ingegnere, progettista, si è comportato in maniera corretta? Affittando una casa, affittando un negozio, tutti quanti si sono comportati al meglio? Forse è arrivato il momento che da questo interrogarsi la città tiri fuori una classe dirigente migliore».

TRA PUBBLICO E PRIVATO Le inchieste della magistratura hanno raccontato e raccontano che per tanti il terremoto è diventato un bancomat. Si truccano i conti dei lavori di ripristino, si chiede più del dovuto, tanto paga lo Stato. «Al fine di conseguire un ingiusto profitto ai danni della pubblica amministrazione - questa l'accusa

ripetuta più volte - con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, si utilizza l'artificio della formazione e presentazione al Comune dell'Aquila della documentazione accertata essere falsa...». Nell'inchiesta contro il costruttore Carlo Ciotti - 17 indagati in attesa di rinvio a giudizio - ciò che colpisce è il numero delle truffe. Su 75 pratiche esaminate, ben 58 sono risultate non corrette.

Sotto accusa imprenditori, direttori dei lavori e progettisti ma anche alcuni cittadini. Ci sono cifre importanti. Nella ristrutturazione dell'immobile intestato a T. A, ad esempio, il costruttore è accusato di avere certificato lavori per euro 239.721,32 ma la differenza fra «le lavorazioni certificate e quelle effettivamente compiute» è pari ad euro 102.029,83. Nel caso di G. A la cresta è di 62.167,66 euro su 159.540,85. Ma ci sono anche piccoli importi che raccontano però come la truffa sia diffusa. Per l'immobile di V. W., su lavori per 10.768,42 euro, «l'incongruenza» è di soli 456,06 euro al lordo delle imposte. Ma tutti assieme, secondo l'accusa, questi lavori hanno reso all'imprenditore e ai direttori dei lavori, nell'ambito della «truffa consumata», euro 486.353,47 mentre per la «truffa tentata» - nei casi in cui ancora non c'era stato il pagamento della fatture - si arriva a euro 223.353,47. Da sottolineare che per quasi tutti i cantieri si tratta di case e appartamenti in fascia A, quella che certifica i danni più lievi. «Dall'analisi dei dati estrapolati dal sito del Comune dell'Aquila - scrive però il Gip Giuseppe Romano Gargarella - risulta che la ditta individuale Ciotti Carlo, fatta eccezione per le pratiche A, ha di fatto avuto in affidamento 158 cantieri di cui 29 per pratiche E (quelle con danni più pesanti, ndr) per un totale di euro 12.740.059,00 di contributi richiesti ed è risultata essere fra le prime imprese per numero degli affidamenti ottenuti».

Anche altre inchieste hanno portato a risultati sconcertanti. A Bugnara, Comune del "cratere" con 1.193 abitanti, la Finanza, esaminando per ora solo le pratiche A, che prevedono un contributo massimo di 10mila euro per piccole riparazioni più 2.500 per le parti comuni, ha riscontrato «contributi illecitamente richiesti per esecuzioni di lavori non confacenti alle norme e liquidazione di lavori mai eseguiti» per un importo di euro 968.441,00. Denunciate 91 persone: tre amministratori pubblici, 11 professionisti, 28 imprese edili e 50 privati.

"UNA BANDA DI LADRI" Ci sono nuovi cartelloni pubblicitari, nel centro storico dell'Aquila. Coprono pochi palazzi dove sono iniziati i lavori e annunciano che «L'Aquila Rinasce». Ma ci sono cartelloni che, come a palazzo Pica Alfieri, coprono soltanto palazzi puntellati (in questo caso con una spesa di almeno 200.000 euro) e abbandonati. Palazzo Carli, sede del rettorato - al centro dell'ultima inchiesta che ha portato ai quattro arresti - è stato «messo in sicurezza» con una spesa di 1,6 milioni ma i muri sembrano gonfiarsi come un panettone al forno. «Siamo davvero - dice Eugenio Carlomagno, presidente del consorzio San Pietro - in un momento critico. Con i 250 milioni dei puntellamenti avremmo potuto ricostruire un quinto del centro storico. Ma per troppo tempo le regole sono state vaghe o inesistenti. Nel mio consorzio, con 36 nuclei, stiamo abbattendo tutto per ricostruire di nuovo. Sponderemo 8,8 milioni.

Abbattendo solo le case più disastrose e riparando le altre, si sarebbero spesi più di 12 milioni. Certo, servono onestà e tanta oculatezza. Ci sono responsabili di consorzio che erano amministratori di condominio. Avevano bilanci di 15 o 20mila euro all'anno e ora si trovano a trattare milioni. La notizia degli arresti fa danni gravissimi. Ma una banda di ladri non può rovinare una città già allo stremo. Se ne sono andate via 18.000 persone su 60.000. Gli studenti erano 30.000 e ora sono 18.000».

SENZA CIMITERO Nelle new town ci sono 11.894 persone, nei map 2.474, i contributi per sistemazione autonoma sono 4.705. La città schiacciata dai truffatori vuole reagire. «Le truffe e la corruzione - dice Giustino Parisse, il giornalista de Il Centro che nella sua Onna ha perso i due figli e il padre - sono offese gravissime, anche perché, fuori dall'Aquila, ci indicano al disprezzo di tutti. Dobbiamo trovare la forza di far sapere che non siamo tutti così. Non sono pochi quelli che hanno perso la memoria. Si sono dimenticati dei 309 morti. Non abbiamo nemmeno un luogo per piangerli, perché il cimitero monumentale non è stato restaurato. E invece bisogna pensare a loro, anche quando si ricostruisce, per costruire case sicure. Devi pensare ai morti quando chiedi soldi, così chiedi il giusto. E all'aquilano che vuole fare cose illegali, do solo un consiglio: si fermi un minuto davanti alla Casa dello Studente. Un minuto soltanto».

foto="REP/NZ/images/NZ13foto1.jpg" xy="" croprect=""

Document LAREP00020140120ea1k0003w

L'Aquila, tra tangenti e scandali "Neanche il cimitero per piangere"; L'inchiesta Il centro storico de L'Aquila

GIUSEPPE CAPORALE e JENNER MELETTI

1,597 words

20 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

ROMA - Matteo Renzi è pronto a modificare il premio di maggioranza sulla bozza di legge elettorale che oggi presenta alla direzione del Pd. Ribadisce di aver incontrato Berlusconi «alla luce del sole». Duro Fassina: mi sono vergognato.

L'AQUILA C'È ANCHE un salottino con le poltrone bianche, nel bar "La Dolce Vita". Si incontravano qui, sotto un disegno con i volti di Marcello Mastroianni e Anita Ekberg, gli uomini e le donne delle tangenti. L'APPALTO è di 30 milioni e basta poco per portarlo a casa. Sessantamila euro, da consegnare a un capo della Protezione civile.

In fondo, si tratta solo dello 0,2%». C'è anche la musica, nel bar. Protegge da orecchie indiscrete. Fin che si tratta di parlare, va bene questo bel locale dell'Aquila. Ma per consegnare i soldi meglio trovarsi a Padova, nella hall dell'hotel Crown Plaza. «Gli ho dato i soldi, avvolti in un giornale, il Sole 24 Ore. Ma non mi fidavo molto. In cambio lui mi ha consegnato un assegno, da incassare se l'appalto non fosse andato a buon fine. Sospettivo - e avevo ragione - che quel denaro non fosse per un capo della Protezione e un mese dopo ho avuto la conferma. Lui, che girava su una **Fiat** Bravo, si faceva vedere su un Range Rover nero».

MAGNITUDO E MAZZETTE Il sisma che ha colpito l'Aquila il 6 aprile 2009 aveva una magnitudo del 5,9. Non si conosce l'intensità di questa nuova scossa arrivata con la notizia di quattro arresti (ex assessori, consiglieri comunali, imprenditori, sedicenti mediatori d'affari...) ma è certo che fa molto male perché colpisce la città al cuore. Stronca certezze («In Comune ci sono persone per bene che faranno di tutto per fare rinascere l'Aquila») e costruisce paure. «Anche da noi, come in Irpinia, per qualcuno il terremoto è diventato un affare». Tutti ricordano Francesco Maria Piscicelli («Io ridevo stamattina alle tre e mezzo, dentro il letto») nella notte della strage. Tutti sanno che l'emergenza è diventata ricchezza per tanti, in una città che ha speso 34 milioni di euro per i gabinetti chimici e 250 milioni per ponteggi spesso inutili. Ma arrivavano da lontano, gli affaristi e anche i ladri. Poi altre frasi («Ma che culo il terremoto... Se non paghi non lavori») hanno fatto capire che i malfattori erano anche in casa. Cittadini eletti da altri cittadini, aquilani che annunciavano: «L'Aquila torna a volare».

Il colpo al cuore arriva all'alba dell'8 gennaio, quando vanno agli arresti domiciliari quattro ex assessori ed ex consiglieri comunali, faccendieri e loro assistenti. Altri quattro, fra i quali il vice-sindaco, sono indagati. Non c'è distinzione fra destra e sinistra. Pier Luigi Tancredi, ex assessore di Forza Italia, secondo l'accusa porta una confezione di grappa con dentro 10mila euro al vice-sindaco Roberto Riga, centro sinistra. Sembrano cani che si litigano l'osso.

Si cerca la fetta di torta più grande, si gode quando gli altri della cricca cadono in disgrazia. Il 3 aprile 2013 esce la notizia di un'inchiesta sulle ditte delle tangenti e Daniela Sibilla, collaboratrice di Tancredi, così commenta: «Mo se la ripiglia in culo Mario... Vladimiro mi sa che ci entra... ventimila euro». Mario, secondo l'accusa, è Di Gregorio, ex assessore alle opere pubbliche. Vladimiro è il Tancredi.

IL SINDACO E LA VERGOGNA Se n'è andato, presentando le dimissioni l'11 gennaio, anche il sindaco Massimo Cialente. Nelle sue parole c'è un allarme. «In questa città non è vero che ride soltanto qualche assessore. Sono in tanti che stanno ridendo, ridendo sulle lacrime di altri aquilani. Quando due ragazzi che aprono un'attività sono costretti a chiuderla perché un altro aquilano richiede fitti alti, poi il proprietario è magari uno di quelli che viene a dire "ma che sta facendo il sindaco"? Ma che vergogna. Io chiedo alla città di interrogarsi: ciascuno di noi, nel proprio piccolo, anche nel consegnare la ricostruzione della propria casa, nella scelta di ingegnere, progettista, si è comportato in maniera corretta? Affittando una casa, affittando un negozio, tutti quanti si sono comportati al meglio? Forse è arrivato il momento che da questo interrogarsi la città tiri fuori una classe dirigente migliore».

TRA PUBBLICO E PRIVATO Le inchieste della magistratura hanno raccontato e raccontano che per tanti il terremoto è diventato un bancomat. Si truccano i conti dei lavori di ripristino, si chiede più del dovuto, tanto paga lo Stato. «Al fine di conseguire un ingiusto profitto ai danni della pubblica amministrazione - questa l'accusa ripetuta più volte - con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, si utilizza l'artificio della formazione e presentazione al Comune dell'Aquila della documentazione accertata essere falsa...». Nell'inchiesta contro il costruttore Carlo Ciotti - 17 indagati in attesa di rinvio a giudizio - ciò che colpisce è il numero delle truffe. Su 75 pratiche esaminate, ben 58 sono risultate non corrette.

Sotto accusa imprenditori, direttori dei lavori e progettisti ma anche alcuni cittadini. Ci sono cifre importanti. Nella ristrutturazione dell'immobile intestato a T. A, ad esempio, il costruttore è accusato di avere certificato lavori per euro 239.721,32 ma la differenza fra «le lavorazioni certificate e quelle effettivamente compiute» è pari ad euro 102.029,83. Nel caso di G. A la cresta è di 62.167,66 euro su 159.540,85. Ma ci sono anche piccoli importi che raccontano però come la truffa sia diffusa. Per l'immobile di V. W., su lavori per 10.768,42 euro, «l'incongruenza» è di soli 456,06 euro al lordo delle imposte. Ma tutti assieme, secondo l'accusa, questi lavori hanno reso all'imprenditore e ai direttori dei lavori, nell'ambito della «truffa consumata», euro 486.353,47 mentre per la «truffa tentata» - nei casi in cui ancora non c'era stato il pagamento della fatture - si arriva a euro 223.353,47. Da sottolineare che per quasi tutti i cantieri si tratta di case e appartamenti in fascia A, quella che certifica i danni più lievi. «Dall'analisi dei dati estrapolati dal sito del Comune dell'Aquila - scrive però il Gip Giuseppe Romano Gargarella - risulta che la ditta individuale Ciotti Carlo, fatta eccezione per le pratiche A, ha di fatto avuto in affidamento 158 cantieri di cui 29 per pratiche E (quelle con danni più pesanti, ndr) per un totale di euro 12.740.059,00 di contributi richiesti ed è risultata essere fra le prime imprese per numero degli affidamenti ottenuti».

Anche altre inchieste hanno portato a risultati sconcertanti. A Bugnara, Comune del "cratere" con 1.193 abitanti, la Finanza, esaminando per ora solo le pratiche A, che prevedono un contributo massimo di 10mila euro per piccole riparazioni più 2.500 per le parti comuni, ha riscontrato «contributi illecitamente richiesti per esecuzioni di lavori non confacenti alle norme e liquidazione di lavori mai eseguiti» per un importo di euro 968.441,00. Denunciate 91 persone: tre amministratori pubblici, 11 professionisti, 28 imprese edili e 50 privati.

"UNA BANDA DI LADRI" Ci sono nuovi cartelloni pubblicitari, nel centro storico dell'Aquila. Coprono pochi palazzi dove sono iniziati i lavori e annunciano che «L'Aquila Rinasce». Ma ci sono cartelloni che, come a palazzo Pica Alfieri, coprono soltanto palazzi puntellati (in questo caso con una spesa di almeno 200.000 euro) e abbandonati. Palazzo Carli, sede del rettorato - al centro dell'ultima inchiesta che ha portato ai quattro arresti - è stato «messo in sicurezza» con una spesa di 1,6 milioni ma i muri sembrano gonfiarsi come un panettone al forno. «Siamo davvero - dice Eugenio Carlomagno, presidente del consorzio San Pietro - in un momento critico. Con i 250 milioni dei puntellamenti avremmo potuto ricostruire un quinto del centro storico. Ma per troppo tempo le regole sono state vaghe o inesistenti. Nel mio consorzio, con 36 nuclei, stiamo abbattendo tutto per ricostruire di nuovo. Spareremo 8,8 milioni.

Abbattendo solo le case più disastrose e riparando le altre, si sarebbero spesi più di 12 milioni. Certo, servono onestà e tanta ocularità. Ci sono responsabili di consorzio che erano amministratori di condominio. Avevano bilanci di 15 o 20mila euro all'anno e ora si trovano a trattare milioni. La notizia degli arresti fa danni gravissimi. Ma una banda di ladri non può rovinare una città già allo stremo. Se ne sono andate via 18.000 persone su 60.000. Gli studenti erano 30.000 e ora sono 18.000».

SENZA CIMITERO Nelle new town ci sono 11.894 persone, nei map 2.474, i contributi per sistemazione autonoma sono 4.705. La città schiacciata dai truffatori vuole reagire. «Le truffe e la corruzione - dice Giustino Parisse, il giornalista de Il Centro che nella sua Onna ha perso i due figli e il padre - sono offese gravissime, anche perché, fuori dall'Aquila, ci indicano al disprezzo di tutti. Dobbiamo trovare la forza di far sapere che non siamo tutti così. Non sono pochi quelli che hanno perso la memoria. Si sono dimenticati dei 309 morti. Non abbiamo nemmeno un luogo per piangerli, perché il cimitero monumentale non è stato restaurato. E invece bisogna pensare a loro, anche quando si ricostruisce, per costruire case sicure. Devi pensare ai morti quando chiedi soldi, così chiedi il giusto. E all'aquilano che vuole fare cose illegali, do solo un consiglio: si fermi un minuto davanti alla Casa dello Studente. Un minuto soltanto».

foto="REP/NZ/images/NZ13foto1.jpg" xy="" croprect=""

Document LAREP00020140120ea1k00039

Il lusso e quella voglia di alzare il tiro da Audi a Fiat la corsa al "premium"

Daniele P. M. Pellegrini

727 words

20 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

Detroit Nell'auto premium è bello, lo sappiamo, e sono i costruttori stessi ad animare un'accesa corsa al prestigio che ha contagiato proprio tutti, anche i cosiddetti generalisti, con la sola esclusione di chi ha deciso di differenziarsi buttandosi sul versante opposto, quello del low cost. Tutti in gara, quindi, per lo stesso traguardo: riuscire a vendere le proprie auto a prezzi superiori, cioè con margini più alti; obiettivo che si scontra con le regole del mercato nel quale la concorrenza dei beni di consumo si gioca anche e soprattutto sulla competitività dei listini. Il titolo di questo fenomeno l'ha dato Sergio Marchionne quando parlando della **Fiat** (marchio popolar-generalista per definizione oltre che per cultura) ha annunciato la «fuga dal mass-market, dove i clienti sono pochi e i concorrenti tanti» per puntare alla fascia superiore del mercato.

Quella di sfuggire alla tirannia della concorrenza sui prezzi è un'ambizione antica e diffusa in tutti i settori, come il sogno di offrire prodotti che per il pubblico «non hanno prezzo», e non deve sorprendere se in un periodo di grande evoluzione del settore auto (in bilico fra crisi e nuovi mercati) sia una prospettiva accarezzata da molti. Infatti, accanto al futuro del marchio **Fiat** che Marchionne vede polarizzato attorno ai modelli di immagine forte come la 500, c'è anche, per esempio, una Ford che spinge per «alzare il tiro» come sintetizza il vicepresidente marketing di Ford Europa, Gaetano Thorel. «La strategia One Ford ci ha messo a disposizione gli strumenti e i prodotti per arricchire i contenuti del marchio: la Mustang, la Edge, la Vignale. Un'icona assoluta della sportività, un Suv di lusso e una berlina di prestigio; il tutto alza il valore del brand e i vantaggi ricadono su tutta la gamma». Come dire che se l'immagine superiore permette di vendere una Fiesta a 50-100 euro in più il gioco è fatto. È quell'alzare il tiro che Volkswagen ha perseguito per prima, puntando sulla qualità e riuscendo così a ricavarsi il ruolo esclusivo di «premium fra i generalisti». Chi invece è molto più prudente sono i marchi coreani, probabilmente anche perché vedono comunque crescere le loro quote nei settori classici, che hanno una strategia di lungo respiro, senza forzare i tempi come hanno fatto i giapponesi creando marchi ad hoc come Lexus o Infiniti. Se invece si parla di quelli che l'immagine e il prestigio ce l'hanno già, Marchionne cita legittimamente Maserati e in questo caso il riferimento è a Porsche che ha dimostrato (record di vendite nel 2013 con 162.145 vetture) cosa si può fare con un marchio «forte» e i prodotti giusti. L'attenzione però è concentrata su Alfa Romeo che tutti vedono come la naturale e incompiuta arma per entrare nel settore premium. Il come lo sapremo più avanti e la prospettiva di 300.000 vetture nel 2016 deve essere letta al momento come una valutazione attendibile del potenziale del marchio nel mercato. Ma davvero basta deciderlo per entrare nel premium? Uno che se ne intende come Luca De Meo (membro del Board Audi, responsabile vendite e marketing) premette che «Non bisogna cadere in conclusioni affrettate del tipo il mercato generalista è l'inferno e quello premium il paradiso, anzi il settore alto è ancora più complesso. Per avere successo occorre avere tutto, significa essere sempre pronti, flessibili, attrezzati, avere i soldi; così costruisci, il prodotto, l'immagine, la rete, fino al servizio. Perché l'automobile migliore «servita» male rovina tutto; è una guerra continua, non puoi mai dire di aver raggiunto la tranquillità». E non è solo prudenza. «È vero che globalmente il settore premium cresce più del mercato totale: noi negli ultimi 4 anni siamo riusciti a conquistare 600.000 nuovi clienti contando soprattutto sulla Cina dove il numero dei newcomer è altissimo, ma nei mercati maturi la fidelizzazione è molto più alta e la conquista è molto, molto, difficile». «Audi in questo è il marchio più forte e costituisce un vero e proprio case history; ma dobbiamo pensare che nella nostra storia c'è stata la strategia giusta, gli uomini giusti, le competenze tecniche e le risorse che servivano; tutto ha funzionato e ci sono voluti 25 anni».

Document LAREP00020140120ea1k0002I

La vecchia lettera risorge nel web la sfida del Poligrafico Roggero

Stefano Parola

549 words

20 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

Torino Come reagisce una tipografia alla rivoluzione di Internet e del digitale? «Sfrutteremo la forza del Web», spiega Dario D'Urso, responsabile marketing e sviluppo business di Poligrafico Roggero e Tortia di Beinasco, alle porte di Torino. L'azienda nata più di 90 anni fa come tipografia che stampava il materiale pubblicitario di **Fiat**, oggi fattura 20 milioni grazie a due stabilimenti italiani e a uno francese, ha 80 addetti e continua a essere specializzata in servizi tipografici ma si è buttata anche nel mondo della posta "ibrida", attraverso il marchio Posta Pronta. Funziona così: anziché spedire una busta da Torino a Palermo, la Prt mette a disposizione un software in grado di inviare una versione digitale del documento, che viene poi stampato direttamente in Sicilia e viene fatto recapitare dagli operatori disponibili in zona. Così le lettere viaggiano più in fretta e compiono meno chilometri.

La Prt vuole far leva su Internet non solo per lanciare questo sistema di spedizione, ma anche che per far scoprire all'Italia, e in particolare alle Pmi, che la liberalizzazione delle poste esiste già. Perché, racconta D'Urso: «Oggi ci sono offerte nuove e possibilità di risparmio, ma difficilmente una piccola impresa, uno studio professionale o un libero professionista possono accedervi. Questo perché gli operatori privati non hanno né un ufficio postale né una cassetta delle lettere, eppure già oggi gestiscono il 15-16% dei volumi complessivi». Insomma, i grandi "speditori" come la pubblica amministrazione, le banche o le multiutility possono trarre vantaggi dalla liberalizzazione, tutti gli altri no. Di qui, l'idea: «Lanceremo un servizio che, tramite la Rete, consentirà di confrontare costi e le modalità di spedizione dei vari operatori che si occupano di comunicazioni ordinarie e di raccomandate», spiega il manager della Prt. Posta Pronta permetterà di inviare documenti attraverso quattro imprese del settore: Poste Italiane, Tnt, Fulmine Group e Defendini. Starà poi all'utente scegliere l'operatore e decidere se eventualmente sfruttare anche il servizio di posta ibrida della Prt. Di quanto si possono limare i costi? «Anche del 40-50%», assicura D'Urso. È un modo per dare una "scossa" a un mercato "business" che vale 3,4 miliardi e che ogni anno fa circolare in Italia 4 miliardi di buste che contengono fatture, comunicazioni tra clienti e fornitori, solleciti di pagamento, bollettini. Due miliardi riguardano corrispondenza dei "grandi speditori", gli altri due sono invii di soggetti più piccoli, cioè quelli che la Prt vuole conquistare. Ma l'azienda di Beinasco non vuole limitarsi all'Italia, dove oggi movimentata oltre 100 milioni di buste l'anno: «Stiamo definendo un accordo con otto Paesi europei: Italia, Francia, Spagna, Belgio, Olanda, Germania, Austria e Svizzera condivideranno un sistema di scambio internazionale di posta ibrida basato sulla stessa piattaforma tecnologica», racconta D'Urso. Sarà pronto per la fine del 2014 e consentirà di abbattere sensibilmente i costi di spedizione. Il tutto nell'attesa che anche l'Italia e l'Europa riscoprano il valore delle lettere nel marketing. Negli Stati Uniti l'invio di materiale cartaceo costituisce infatti il primo mercato pubblicitario nazionale. E negli Usa la Prt ha una partnership con l'americana Mailjack e a fine novembre inaugurerà un servizio di consegna dedicato alle Pmi.

Document LAREP00020140120ea1k0001d

Fila, shopping globale per la multinazionale dei pastelli

Filippo Santelli

790 words

20 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

Roma Carta e matita, roba da nostalgici. Oggi si scrive sulla tastiera del computer o sullo schermo del tablet. Questa rivoluzione, Massimo Candela l'ha intuuta in anticipo: «Quindici anni fa abbiamo puntato sul colore». A dipingere, ha scommesso l'amministratore delegato di Fila, Fabbrica Italiana Lapis e Affini, si continuerà anche nell'era digitale. Da bambini, a scuola, soprattutto. Già forte di un marchio come Giotto, l'azienda fondata a Firenze nel 1920 si è concentrata su pastelli e pennarelli, «dove l'impatto del digitale è nullo». E si è trasformata, a colpi di acquisizioni, da azienda locale in produttore globale, con stabilimenti e filiali commerciali in 18 Paesi. Così, anche l'anno scorso il fatturato si è chiuso in crescita, del 4%. Neppure un segno meno dall'inizio della crisi: tra il 2008 e il 2013 le vendite sono salite da 170 a 227 milioni di euro, il margine operativo da 26 a 37,5 milioni. «Ma siamo solo a metà del cammino», continua il manager 48enne.

Strada che dovrebbe portare, nel giro di un paio di anni, alla quotazione in Borsa. Di carburante per la crescita ne è appena arrivato altro. A ottobre Vei Capital, società di investimento che fa capo alla finanziaria veneta Palladio, ha acquisito il 13% di Fila dal fondo Edmond de Rothschild. Per poi salire, sottoscrivendo un aumento di capitale da 6 milioni di euro, fino al 18% e diventando il secondo azionista, prima di Intesa Sanpaolo, al 13%, e dopo la famiglia Candela, che detiene la maggioranza. Nel 1992, quando Massimo Candela assume la direzione, Fila vantava una lunga storia di successo: i pastelli Giotto e Tiziano, la penna Lyretta, la Tratto Pen. Ma vendeva solo in Italia, esposta all'ingresso di potenziali concorrenti. La società comincia a differenziare, comprando Adica Pongo e le sue paste modellabili. E dopo l'ingresso nel capitale di Intesa Sanpaolo a espandersi oltre confine. Nel 2000 acquisisce la francese Omyacolor, nel 2002 la spagnola Papeleria Mediterranea, nel 2005, con un'offerta da 60 milioni di euro, l'americana Dixon e Lapiceria Mexicana in Messico, nel 2008 la tedesca Lyra, nel 2011 una quota di minoranza dell'indiana Wfpl e nel 2012 la brasiliana Lycin. Nonostante lo shopping il debito, 60 milioni di euro, rimane sotto controllo, non solo per il rapporto privilegiato con Intesa Sanpaolo: «Reinvestiamo il 90% degli utili nell'azienda», spiega Candela. «Compriamo società con marchi e produzione propria per creare economie di scala, spesso con un partner locale». Sia i processi di fabbricazione che i prodotti sono gli stessi in tutti gli stabilimenti mondo. Anche nei mercati emergenti, continua l'imprenditore: «Stessa qualità, non vogliamo andare in fascia bassa, a costo di sacrificare un po' di vendite nell'immediato». Il 95% del fatturato è rappresentato dai colori, la metà circa dai pastelli. Cambiano invece i marchi, a cui Fila cerca di dare una dimensione continentale. Se nelle cartolerie europee le scatole sono targate Giotto e Lyra, in Messico si chiamano Vinci, negli Stati Uniti Ticonderoga, Uti Gutti in Brasile e Doms in India. Il gruppo ha una ventina di filiali commerciali all'estero, l'ultima aperta nel 2012 in Turchia: «Cerchiamo di vendere direttamente, senza distributori, per avere sempre il polso del mercato». L'obiettivo, in un settore che si sta concentrando attorno a grandi gruppi internazionali, è arrivare a un giro di affari compreso tra i 350 e i 450 milioni di euro. «Ci espanderemo dove crescono gli investimenti in istruzione», dice l'imprenditore. Le prossime acquisizioni, dunque, serviranno ad allargare le quote di mercato in Cina, India e America del Sud. La prima però sarà in Italia: «Un marchio molto bello che negli ultimi tempi sta soffrendo e che vogliamo rilanciare all'estero - anticipa Candela - chiuderemo a breve». Il nostro Paese resta ancora il principale mercato per l'azienda, con una quota del 25%, al pari degli Stati Uniti e davanti al Messico. Il suo peso nella produzione, invece, è molto diminuito: tra quartier generale di Milano e stabilimento di Firenze non più di 250 dipendenti sui 3mila complessivi del gruppo: «Abbiamo lasciato qui solo lavorazioni ad alta intensità di capitale». E un ulteriore passo fuori dall'Italia Fila potrebbe farlo con il collocamento in Borsa. Approdo naturale, dice Candela, ma non necessariamente a Piazza Affari, «per andamento e dimensioni non molto in sintonia con le nostre ambizioni, valuteremo fra un paio di anni». Sembra di risentire la storia di un'altra azienda che porta l'Italia nel nome, **Fiat**: «Non rifiuto l'analogia, siamo un marchio italiano piano di talenti italiani», risponde l'amministratore delegato. «Ma pensare che si possa creare ricchezza producendo e vendendo solo qui è un'illusione».

Document LAREP00020140120ea1k0001c

(segue dalla prima pagina)

Roberto Mania

1,233 words

20 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

(segue dalla prima pagina)

Un'altra Ilva è possibile. Forse. Il "siderurgico" di Taranto disteso su 15 milioni di metri quadri può trasformarsi in un impianto moderno, con produzioni sofisticate a basso impatto ambientale per competere con colossi come ThyssenKrupp o ArcelorMittal. Ma servono soldi, tanti. Serve una proprietà solida. E serve tempo. Sono le incognite che pesano sulla fattibilità del piano industriale che il commissario straordinario Enrico Bondi ha cominciato a mettere a punto. Piano suggestivo, ma troppo gracile perché ancora senza fondamenta. Un gigante d'argilla, per ora. segue a pagina 8 con un articolo di Antonio Ciani. segue dalla prima Bondi ne ha parlato con il governo, ovviamente. In primis con il presidente del Consiglio, Enrico Letta, visto che il futuro della nostra manifattura dipende anche da chi produce l'acciaio. E che il futuro del nostro Pil è ancora legato all'industria, alle sue fabbriche e ai suoi operai, come dimostrano gli ultimi dati, confortanti, dell'export tricolore, tanto più che circa il 47 per cento di ciò che vendiamo all'estero contiene acciaio e quasi il 40 di questo arriva da Taranto. E Bondi ne ha parlato, per quanto abbia con loro rapporti a dir poco freddi, con i Riva (circa il 62 per cento del gruppo è ancora loro) ma che sono ormai finiti nell'angolo, per usare un eufemismo, con poca voce in capitolo. Ne ha parlato con le grandi banche (Unicredit e Intesa oltretutto il Banco Popolare), con la Cassa Depositi e Prestiti e con la sua controllata Fintecna di Massimo Varazzani; infine con i sindacati. Prima, però, arriverà il piano ambientale (si veda l'articolo qui sotto, ndr), poi quello industriale. Perché i due piani sono interdipendenti per definire la metamorfosi di Taranto. A fine febbraio il turnaround ambientale, entro la metà di marzo quello produttivo. Anche Bondi è cambiato: da risanatore di aziende decotte, a ristrutturatore industriale. Perché il piano per l'Ilva appare davvero un progetto di politica industriale in un settore (quello dell'acciaio) che nel 2013 ha visto la produzione scendere del 12,2 per cento con una punta del 19 per cento nel segmento dei laminati piani proprio dov'è prevalente la presenza dell'Ilva. Che - a sua volta - ha visto nel 2013 (sono ancora stime) crollare le vendite a 6 milioni e 300 mila tonnellate contro le 8 milioni e 300 mila tonnellate del 2012: due mila tonnellate in meno. Vendute dai concorrenti, tedeschi e turchi in particolare, che hanno tolto quote all'Ilva malata. Perché c'entrano le vicende giudiziarie tarantine, certo. C'entra la crisi di domanda, ma c'entra anche l'obsolescenza dell'impianto con la vecchia centrale termoelettrica, con quei vecchi treni nastri che trasportano i materiali e che incidono in maniera negativa sulle performance dello stabilimento, realizzando diseconomie che pesano sui conti. Ma non basta una profonda, ancorché costosa, manutenzione che comunque è già servita a ridurre gli infortuni e, in fondo, anche a cacciare le ditte d'appalto che ancora non rispettano gli standard di sicurezza. Bondi sa che va mutato il processo produttivo, passando ad una sorta di "just in time". In siderurgia si chiama "flusso teso", vuole dire l'azzeramento delle scorte di magazzino, produrre, secondo i canoni del toyotismo, sulla base degli ordini dei clienti. Per farlo bisogna alzare la qualità. Quello che i Riva non hanno mai fatto. Anzi. Il prodotto era qualitativamente superiore quando il "rottamaio" lombardo Emilio Riva nel 1995 comprò l'Ilva Laminati Piani dall'Iri per solo 700 miliardi di lire. I Riva hanno puntato alla quantità, mai alla qualità. Lasciandola ai concorrenti. Che però sono aumentati: cinesi, indiani, coreani, turchi, brasiliani. Non più solo i tedeschi. Alzare la qualità del prodotto vuol dire andare a fare i conti con il "sistema Riva", fino in fondo. Vuol dire anche sfidare quell'area delle prime linee di dirigenti che oggi fanno resistenza, nostalgici del vecchio corso. «Discontinuità», la definisce Marco Bentivogli, segretario nazionale della Fim-Cisl, sostenitore convinto dell'azione del commissario straordinario. Ce la farà Bondi? Ma soprattutto ce la farà (è questa la grande scommessa) a spostare la produzione anche per fornire settori come quello dell'automotive e del ferroviario, dove senza la qualità, per via di una serie di certificazioni, non si entra? Bondi vorrebbe provarci. Pensa alla nuova Fiat-Chrysler di Sergio Marchionne, ma pensa pure ai marchi tedeschi (Mercedes e Bmw, perché no?) che da sempre si forniscono dagli altri a cominciare da Thyssen. «Per riuscirci ci vogliono decenni», osserva scettico Antonio Gozzi, presidente della Federacciai, l'associazione degli imprenditori del settore. Scettico e molto preoccupato «per la finanziabilità del progetto». «Più che di piano parlerei di intenzioni. Perché - spiega - per passare ai livelli superiori occorrono tanti miliardi in investimenti e skill adeguati, della proprietà, dei manager e dei dipendenti». L'Ilva avrebbe bisogno di nuovi soci industriali disposti a metterci i soldi. «Ma io all'orizzonte - aggiunge Gozzi - non vedo nessuno». Non ci

sono infatti compratori per questa Ilva. E l'idea della Fiom di Maurizio Landini e di altri a sinistra di un ritorno alle partecipazioni statali appare effettivamente velleitaria. Indietro non si torna. Bondi ha bisogno complessivamente di 3 miliardi: 1,8 miliardi per l'attuazione dell'Aia, l'autorizzazione integrale ambientale, 1,2 per il possibile piano industriale. Dove prenderli? Dai Riva? La famiglia tace ma è difficile che mettano mano al portafogli essendo stati esautorati dalla governance dell'azienda dopo che l'hanno condotta al tracollo. E che ha visto azzerare la liquidità, ridurre il fatturato e lievitare il debito: era intorno al miliardo nel 2011, raggiunge ora i 2,5 miliardi. Le banche, però, devono sapere qual è il ruolo che i Riva intendono giocare nella ricapitalizzazione del gruppo. Per quanto l'ultimo "decreto Ilva" all'esame del Parlamento preveda esplicitamente la possibilità che il commissario Bondi possa chiedere alla magistratura lo svincolo di 1,9 miliardi sequestrati alla famiglia dalla procura di Milano, per aver commesso reati ambientali e finanziari, proprio per investirli nel risanamento dell'impianto tarantino. Federico Ghizzoni (Unicredit), Gaetano Miccicchè (Intesa) e Pierfrancesco Saviotti (Popolare) chiedono garanzie certe per intervenire. È la condizione che hanno posto al governo. Lo hanno detto chiaramente a Letta che spinge per un'operazione di sistema. Anche per questo si è affacciata l'ipotesi (ne ha scritto il Sole 24 Ore) di affidare alla Cassa Depositi e Prestiti la garanzia per le nuove eventuali linee di credito. Tra l'altro sembra che Bondi abbia chiesto un intervento diretto a Fintecna perché mettesse in campo i fondi in bilancio destinati al risanamento ambientale, ricevendo però un no secco da Varazzani. Una carta si potrebbe giocare anche in Europa. Ci sono i finanziamenti a bassi tassi di interesse destinati dalla Bei (la Banca Europea per gli Investimenti) alle imprese siderurgiche che raggiungano entro il 2016 i previsti target di sostenibilità ambientale. Risorse che fanno gola, tanto che le aziende tedesche hanno chiesto di allungare i tempi di due anni, fino al 2018. Bentivogli sostiene che tutta questa sia una sfida complessa ma che si debba accettare. «Per cambiare la faccia dell'Ilva, per una metamorfosi industriale e culturale. E anche per disinnescare la bomba sociale tarantina, dove intorno all'Ilva sta morendo tutto, generando oltre 100 mila disoccupati». Ma resta la domanda senza risposta: chi guiderà o comprerà la Nuova Ilva?

Document LAREP00020140120ea1k0000I

Il progetto per la Nuova Ilva Bondi a caccia di 3 miliardi; [L'INCHIESTA]

Roberto Mania

1,239 words

20 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

Un'altra Ilva è possibile. Forse. Il "siderurgico" di Taranto disteso su 15 milioni di metri quadri può trasformarsi in un impianto moderno, con produzioni sofisticate a basso impatto ambientale per competere con colossi come ThyssenKrupp o ArcelorMittal. Ma servono soldi, tanti. Serve una proprietà solida. E serve tempo. Sono le incognite che pesano sulla fattibilità del piano industriale che il commissario straordinario Enrico Bondi ha cominciato a mettere a punto. Piano suggestivo, ma troppo gracile perché ancora senza fondamenta. Un gigante d'argilla, per ora, segue a pagina 8 con un articolo di Antonio Cianciullo segue dalla prima Bondi ne ha parlato con il governo, ovviamente. In primis con il presidente del Consiglio, Enrico Letta, visto che il futuro della nostra manifattura dipende anche da chi produce l'acciaio.

E che il futuro del nostro Pil è ancora legato all'industria, alle sue fabbriche e ai suoi operai, come dimostrano gli ultimi dati, confortanti, dell'export tricolore, tanto più che circa il 47 per cento di ciò che vendiamo all'estero contiene acciaio e quasi il 40 di questo arriva da Taranto. E Bondi ne ha parlato, per quanto abbia con loro rapporti a dir poco freddi, con i Riva (circa il 62 per cento del gruppo è ancora loro) ma che sono ormai finiti nell'angolo, per usare un eufemismo, con poca voce in capitolo. Ne ha parlato con le grandi banche (Unicredit e Intesa oltretutto il Banco Popolare), con la Cassa Depositi e Prestiti e con la sua controllata Fintecna di Massimo Varazzani; infine con i sindacati. Prima, però, arriverà il piano ambientale (si veda l'articolo qui sotto, ndr), poi quello industriale. Perché i due piani sono interdipendenti per definire la metamorfosi di Taranto. A fine febbraio il turnaround ambientale, entro la metà di marzo quello produttivo. Anche Bondi è cambiato: da risanatore di aziende decotte, a ristrutturatore industriale. Perché il piano per l'Ilva appare davvero un progetto di politica industriale in un settore (quello dell'acciaio) che nel 2013 ha visto la produzione scendere del 12,2 per cento con una punta del 19 per cento nel segmento dei laminati piani proprio dov'è prevalente la presenza dell'Ilva. Che - a sua volta - ha visto nel 2013 (sono ancora stime) crollare le vendite a 6 milioni e 300 mila tonnellate contro le 8 milioni e 300 mila tonnellate del 2012: due mila tonnellate in meno. Vendute dai concorrenti, tedeschi e turchi in particolare, che hanno tolto quote all'Ilva malata. Perché c'entrano le vicende giudiziarie tarantine, certo. C'entra la crisi di domanda, ma c'entra anche l'obsolescenza dell'impianto con la vecchia centrale termoelettrica, con quei vecchi treni nastri che trasportano i materiali e che incidono in maniera negativa sulle performance dello stabilimento, realizzando diseconomie che pesano sui conti. Ma non basta una profonda, ancorché costosa, manutenzione che comunque è già servita a ridurre gli infortuni e, in fondo, anche a cacciare le ditte d'appalto che ancora non rispettano gli standard di sicurezza. Bondi sa che va mutato il processo produttivo, passando ad una sorta di "just in time". In siderurgia si chiama "flusso teso", vuole dire l'azzeramento delle scorte di magazzino, produrre, secondo i canoni del toyotismo, sulla base degli ordini dei clienti. Per farlo bisogna alzare la qualità. Quello che i Riva non hanno mai fatto. Anzi. Il prodotto era qualitativamente superiore quando il "rottamaio" lombardo Emilio Riva nel 1995 comprò l'Ilva Laminati Piani dall'Iri per solo 700 miliardi di lire. I Riva hanno puntato alla quantità, mai alla qualità. Lasciandola ai concorrenti. Che però sono aumentati: cinesi, indiani, coreani, turchi, brasiliani. Non più solo i tedeschi. Alzare la qualità del prodotto vuol dire andare a fare i conti con il "sistema Riva", fino in fondo. Vuol dire anche sfidare quell'area delle prime linee di dirigenti che oggi fanno resistenza, nostalgici del vecchio corso. «Discontinuità», la definisce Marco Bentivogli, segretario nazionale della Fim-Cisl, sostenitore convinto dell'azione del commissario straordinario. Ce la farà Bondi? Ma soprattutto ce la farà (è questa la grande scommessa) a spostare la produzione anche per fornire settori come quello dell'automotive e del ferroviario, dove senza la qualità, per via di una serie di certificazioni, non si entra? Bondi vorrebbe provarci. Pensa alla nuova Fiat-Chrysler di Sergio Marchionne, ma pensa pure ai marchi tedeschi (Mercedes e Bmw, perché no?) che da sempre si forniscono dagli altri a cominciare da Thyssen. «Per riuscirci ci vogliono decenni», osserva scettico Antonio Gozzi, presidente della Federacciai, l'associazione degli imprenditori del settore. Scettico e molto preoccupato «per la finanziabilità del progetto». «Più che di piano parlerei di intenzioni. Perché - spiega - per passare ai livelli superiori occorrono tanti miliardi in investimenti e skill adeguati, della proprietà, dei manager e dei dipendenti». L'Ilva avrebbe bisogno di nuovi soci industriali disposti a metterci i soldi. «Ma io all'orizzonte - aggiunge Gozzi - non vedo nessuno». Non ci sono infatti compratori per questa Ilva. E

l'idea della Fiom di Maurizio Landini e di altri a sinistra di un ritorno alle partecipazioni statali appare effettivamente velleitaria. Indietro non si torna. Bondi ha bisogno complessivamente di 3 miliardi: 1,8 miliardi per l'attuazione dell'Aia, l'autorizzazione integrale ambientale, 1,2 per il possibile piano industriale. Dove prenderli? Dai Riva? La famiglia tace ma è difficile che mettano mano al portafogli essendo stati esautorati dalla governance dell'azienda dopo che l'hanno condotta al tracollo. E che ha visto azzerare la liquidità, ridurre il fatturato e lievitare il debito: era intorno al miliardo nel 2011, raggiunge ora i 2,5 miliardi. Le banche, però, devono sapere qual è il ruolo che i Riva intendono giocare nella ricapitalizzazione del gruppo. Per quanto l'ultimo "decreto Ilva" all'esame del Parlamento preveda esplicitamente la possibilità che il commissario Bondi possa chiedere alla magistratura lo svincolo di 1,9 miliardi sequestrati alla famiglia dalla procura di Milano, per aver commesso reati ambientali e finanziari, proprio per investirli nel risanamento dell'impianto tarantino. Federico Ghizzoni (Unicredit), Gaetano Miccicchè (Intesa) e Pierfrancesco Saviotti (Popolare) chiedono garanzie certe per intervenire. È la condizione che hanno posto al governo. Lo hanno detto chiaramente a Letta che spinge per un'operazione di sistema. Anche per questo si è affacciata l'ipotesi (ne ha scritto il Sole 24 Ore) di affidare alla Cassa Depositi e Prestiti la garanzia per le nuove eventuali linee di credito. Tra l'altro sembra che Bondi abbia chiesto un intervento diretto a Fintecna perché mettesse in campo i fondi in bilancio destinati al risanamento ambientale, ricevendo però un no secco da Varazzani. Una carta si potrebbe giocare anche in Europa. Ci sono i finanziamenti a bassi tassi di interesse destinati dalla Bei (la Banca Europea per gli Investimenti) alle imprese siderurgiche che raggiungano entro il 2016 i previsti target di sostenibilità ambientale. Risorse che fanno gola, tanto che le aziende tedesche hanno chiesto di allungare i tempi di due anni, fino al 2018. Bentivogli sostiene che tutta questa sia una sfida complessa ma che si debba accettare. «Per cambiare la faccia dell'Ilva, per una metamorfosi industriale e culturale. E anche per disinnescare la bomba sociale tarantina, dove intorno all'Ilva sta morendo tutto, generando oltre 100 mila disoccupati». Ma resta la domanda senza risposta: chi guiderà o comprerà la Nuova Ilva?

Document LAREP00020140120ea1k0000a

Cronaca

La storia ; Il passato delle aziende sulla parete del salotto

CRISTINA INSALACO

649 words

19 January 2014

La Stampa

STMA

TORINO

58

Italian

(c) 2014, La Stampa

L'idea di due torinesi: vendere le foto storiche delle imprese

Quell'«um» della desinenza porta la mente verso qualcosa di passato. Il resto della parola dà l'idea della modernità. Si chiama «Kollectium» ed è una start up fondata da due giovani torinesi, Andrea Montorio e Gisella Riva.

L'idea è molto particolare: digitalizzare le foto degli archivi storici di prestigiose aziende, musei, brand industriali e culturali italiani, e venderle online. A oggi sono disponibili sul sito «www.kollectium.com» 500 immagini di 17 partner diversi. Che sono principalmente di Torino. Ci sono immagini della **Fiat** e dell'Olivetti, del Teatro Regio e della Pinacoteca Agnelli. Del Museo Egizio, Palazzo Madama, dalla Gam. Tra i partner troviamo l'agenzia Mondadori Portfolio, la rivista Quattro Ruote e ancora Pininfarina, Alenia, Domus. Sul sito si scelgono le dimensioni della foto e la cornice, e le stampe ordinate vengono poi spedite a casa. «Al partner, a cui spetta una percentuale del venduto, non chiediamo né soldi, né diritti – spiega Andrea Montorio –, solo la disponibilità ad usufruire all'archivio storico».

Memoria ritrovata

In Italia una cosa così non esisteva. E quindi ci hanno pensato loro, Gisella e Andrea, entrambi trentanovesenni. Lei è una psicologa, che si occupa anche di metodologie di apprendimento, lui è laureato in scienze dell'educazione. «Ci siamo conosciuti nel 2002 per una collaborazione con il professor Luciano Gallino – racconta Gisella Riva –, per realizzare due progetti multimediali didattici. Il primo sulla storia del Novecento, il secondo sull'industria nel Nord Ovest italiano».

Da qui iniziano a conoscere il mondo degli archivi e nel 2010 fondano «Promemoria», una società che svolge attività di valorizzazione e promozione nel campo delle attività culturali.

E-commerce

Nel 2012 nasce l'idea di «Kollectium», che è una start up di Promemoria. E a settembre 2013 la versione ufficiale dell' e-commerce è completa. «Dopo aver lavorato a lungo negli archivi ci siamo chiesti: perché non valorizzare la bellezza di queste immagini? – dice Andrea -. Così abbiamo pensato di far arrivare queste foto alla gente». Arredare case con il passato, insomma. «Ci siamo lanciati in questo nuovo progetto – continua Andrea –, anche perché alle spalle avevamo la realtà consolidata di Promemoria».

E così oggi ci sono ex dipendenti **Fiat** che acquistano una foto di mamme e bambini che salutano dal treno in partenza per Rimini, destinazione colonie. Oppure nostalgici della macchina da scrivere, che hanno comprato la foto di una suora che muove velocissima le dita sulla rossa «Olivetti Valentine».

Della Mondadori Portfolio di immagini ce ne sono 23: c'è un uomo che scrive tre «ti amo» sulla strada, una ragazza esuberante con il cappello che sta in equilibrio sulla bicicletta, un elefante con gli occhiali. Sono foto rare, alcune mai pubblicate, che diventano opere d'arte. Tutte del 1900, in bianco e nero o a colori. E una piccola percentuale di Kollectium è dedicata ad alcuni bozzetti di lavoro, della **Fiat** e della Pininfarina.

Grazie anche all'evento d'inaugurazione della nuova sede di Kollectium in via Pomba 1, ultimamente gli accessi al sito sono aumentati: fino a dicembre le visite sono state circa 18 mila. E oggi a lavorare insieme a Gisella e

Andrea c'è anche un team di altre nove persone: c'è chi si occupa della digitalizzazione, chi della scelta delle foto degli archivi, chi dei contenuti web e dei social media.

«Il nostro obiettivo è di far crescere il progetto ampliando le collaborazioni con nuovi partner – dice Gisella –, dando agli utenti una scelta più ampia di immagini, con cui arredare i propri spazi, coltivare le proprie passioni». E per il 2014 tra archivi storici di teatri e imprese, sono già in programma collaborazioni con altri 12 partner».

GLI ACQUIRENTI

«Molti ex dipendenti

cercano prodotti

che fanno epoca»

«KOLLECTIUM»

Diciassette i partner

che hanno aperto

i loro archivi

Document STMA000020140121ea1j0003u

Speciali

Il designer che guida lo stile Fiat/Chrysler ; Ramaciotti: "Il made in Italy fa scuola Lo esalteranno le future Alfa Romeo"

CO CA

389 words

19 January 2014

La Stampa

STMA

NAZIONALE

44

Italian

(c) 2014, La Stampa

«Le auto italiane sono sempre state quelle che offrono il maggior coinvolgimento emotivo per design e sportività. A Detroit ho notato che molti costruttori, non solo americani, hanno seguito questo approccio per i loro nuovi modelli: significa che il made in Italy, nell'automotive, fa sempre scuola ed è per questo che ripartiremo dall'italianità per i nuovi modelli di Alfa Romeo, ma anche di **Fiat**». Al Salone di Detroit Lorenzo Ramaciotti, direttore dello Stile del Gruppo **Fiat-Chrysler** (dopo che per quasi vent'anni è stato responsabile del design Pininfarina) ovviamente non si è sbilanciato sulle novità in arrivo, ma qualcosa ci ha anticipato. A cominciare dai due crossover che arriveranno già quest'anno: la piccola Jeep e quella che forse si chiamerà **Fiat 500X**. «C'è massima collaborazione con i nostri colleghi americani - ha spiegato Ramaciotti - ma loro godono di una grande autonomia.

Nel progettare la nuova Jeep hanno tenuto conto degli aspetti più iconici del marchio, che andavano valorizzati perché è uno dei pochi marchi a poter vantare una notorietà mondiale». La piccola Jeep (che non si chiamerà Jeepster) sarà presentata al Salone di Ginevra a marzo e sarà attrezzata per conquistare un pubblico che ama l'off-road, anche quello estremo.

«La 500X, invece, è un "giocattolone" per chi vuole essere trendy e alla moda. Una crossover a due e quattro ruote motrici», ha precisato a Detroit Ramaciotti. L'ennesima variante della 500 sarà presentata in autunno al Salone di Parigi, ma le prime immagini ufficiali della vettura saranno probabilmente svelate il 4 luglio, giorno del tradizionale compleanno per ogni variante del «cinquino». La sfida più intrigante che attende Ramaciotti e il suo team nei prossimi anni saranno tuttavia i nuovi modelli Alfa Romeo, già in fase avanzata di definizione. «Stiamo lavorando per garantire alle nuove Alfa l'italianità del marchio e al tempo stesso valorizzarlo senza entrare in conflitto con Maserati nell'ambito della strategia premium avviata dal Gruppo». E a proposito del Tridente, il Suv Levante che completerà la gamma sarà quella vista l'anno scorso proprio a Detroit? «Sostanzialmente sì, con qualche modifica, ma nel rispetto della sportività che anche un Suv Maserati deve avere». [CO. CA.]

Document STMA000020140121ea1j0002d

ANCONA

CHIUDONO o traslocano negozi e locali storici. Luoghi che hanno determinato lo stile di vita di Anco...

370 words

19 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-AN

6

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

IDEE Giorgio Pavani lancia delle proposte per rivitalizzare un centro che soffre sempre di più

CHIUDONO o traslocano negozi e locali storici. Luoghi che hanno determinato lo stile di vita di Ancona. Aprono lungo le vie principali solo attività delle grandi firme nazionali e quasi sempre replicano un'offerta commerciale che si può trovare nei più facilmente raggiungibili centri commerciali della periferia. Arrivano imprenditori del commercio con gli occhi a mandorla ma anche piccoli dettaglianti stranieri che debbono accontentare una sempre crescente comunità straniera. La Spina dei Corsi sta cambiando pelle ed i cittadini di Ancona forse non si sono accorti di quanto sono ampi i confini del fenomeno. Non si tratta solo delle conseguenze della crisi economica ma c'è dell'altro. Un male tutto cittadino che qui produce danni che altrove, Civitanova Marche o Senigallia, non si registrano. Una chiacchierata con Giorgio Pavani serve per capire meglio qual è la malattia di quella che una volta era la "**Fiat** di Ancona", ovvero quell'industria del commercio che negli anni '80 era il 70% del Pil cittadino. Pavani non solo è un negoziante, la sua boutique alla fine del corso è un punto di riferimento per l'eleganza maschile cittadina, ma è anche stato un uomo politico ed un uomo di relazioni e buone frequentazioni. Il suo punto di vista spazia dalle motivazioni storiche a quelle urbanistiche, dal cambiamento dei costumi della gente agli errori della stessa classe commerciale cittadina. Una città che vede dequalificato il proprio cuore, il luogo della memoria cittadina, è una città che perde con crescente velocità la propria identità. Questo argine ad un cambiamento così importante non può essere costruito solo dalla politica. La crisi del commercio è anche la conseguenza dell'abulia di una classe dirigente che vive più di rendita che di investimenti. Si preferisce campare sugli affitti invece di creare nuove iniziative, si sceglie di tenere i soldi in banca invece di permettere nuove assunzioni. Un cambio di tendenza può arrivare solo dopo scelte coraggiose. Dal porto certamente ma anche da una politica che finalmente esce dai palazzi e va incontro alla gente.

Document RESCAR0020140119ea1j000bb

CORRIERE DELLA SERA

Cronaca di Bergamo

L'azienda Con la partecipazione alle grandi infrastrutture, da Brebemi a Teem, l'attività dell'impresa di Cisano resiste alla crisi; E la Vitali si candida per i padiglioni nazionali

S.R.

852 words

18 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

BERGAMO

4

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Contatti in corso con 3 nazioni. A metà dell'opera il cantiere per l'accesso alla fiera Lavori stradali A febbraio sarà realizzata la «chicane» a quattro corsie sulla A4 per il collegamento Teem

Tra le pochissime aziende bergamasche incamminate sulla strada dell'Expo c'è la Vitali. L'azienda di Cisano la strada la sta anzi letteralmente costruendo, perché partecipa alla realizzazione della «Porta dell'Expo», un intervento da 123,5 milioni di euro (circa il 15% la sua quota), ormai a metà dell'opera, con raccordi per circa 3,5 chilometri tra autostrade ed area espositiva. Oltre ad essere il punto nevralgico per l'accesso all'Expo sarà anche una delle opere che la caratterizzeranno, dal punto di vista visivo, con il suo sistema di archi sospesi.

Ma la Vitali è presente anche in altre infrastrutture viarie lombarde da realizzare in tempo per l'Expo. Ormai in conclusione i lavori sui 6,5 chilometri da Treviglio a Cassano (un'opera da 16 milioni) per la Brebemi, è in corso il cantiere per la Teem-Tangenziale Est Esterna (18 milioni circa l'importo della commessa) tra Agrate e Pessano con Bornago. Il mese prossimo la Vitali realizzerà anche le cosiddette «varici», due chicane provvisorie a quattro corsie all'altezza di Caponago per non interrompere il flusso dell'autostrada A4 mentre verrà realizzato il sottopasso per il futuro innesto alla Teem. E indirettamente in chiave Expo si può considerare anche la commessa da 40 milioni vinta come capofila di un'Associazione temporanea d'impresе per il rifacimento completo, in tre fasi, tra marzo e giugno, della pista dell'aeroporto di Orio al Serio che comporterà tra l'altro la chiusura dello scalo a maggio-giugno.

«Siamo consapevoli dell'importanza che Expo rivestirà e siamo orgogliosi di farne parte - dice Massimo Vitali, presidente della società -. Con una programmazione che ha saputo vedere lontano per non lasciarsi sfuggire questa opportunità abbiamo raggiunto traguardi importanti e altri sono in dirittura d'arrivo». Questi riguardano in particolare altre costruzioni Expo, quelle dei padiglioni nazionali. «Ci siamo attrezzati per spiegare ai Paesi che devono realizzare un padiglione come fare e poi per farlo - spiega il direttore marketing Giuseppe Bonacina -. I primi contatti sono iniziati a settembre. Ci sono state due o tre risposte interessanti e confidiamo di stringere un accordo quanto prima con una nazione europea. Dato che ora tutto inizia a muoversi, pensiamo sia stato importante essere stati tra i primi a prepararsi».

La partecipazione a tanti grandi progetti ha permesso alla società (164 dipendenti, più l'indotto) di tenere il fatturato sopra i 60 milioni di euro, nonostante la crisi dell'edilizia. Il portafoglio 2011-2016 conta commesse acquisite per quasi 238 milioni di euro. «Al di là del fatturato, manteniamo una solidità finanziaria, che in questo momento fa la differenza - continua Bonacina -. E a livello italiano siamo al 32° posto nazionale nel settore per patrimonio netto e rapporto debito-patrimonio netto».

Quello delle infrastrutture è uno dei cinque settori in cui opera l'azienda, insieme all'attività di demolizione (il principale intervento del 2013, da 8 milioni, durato sei mesi, ha riguardato lo stabilimento **Fiat** di Rivalta), la produzione (che ha visto nel 2013 l'ingresso di altre due cave, a Cassano al servizio di Brebemi, e quella di Pontirolo in affitto dalla procedura ex Fumagalli), l'engineering e il real estate. In quest'ultimo comparto a Peschiera Borromeo, l'Innovation Campus, dopo il primo edificio realizzato per Microsoft vede adesso il secondo edificio rivolto all'ingresso di aziende del settore tecnologico, come start up o anche eventuali partner di Microsoft.

«Stiamo puntando anche ad attività all'estero nel comparto delle demolizioni, in particolare di vecchie centrali - conclude Bonacina -. C'è un mercato interessante in particolare nell'Est Europa».

S.R.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Allo studio

L'interconnessione

Sono al momento solo progetti, ma la Vitali

lavora sul futuro. Per l'«interconnessione Pedemontana-Brebemi», ferma per mancanza di finanziamenti, ad esempio, ha preparato un progetto con pannelli fotovoltaici, asfalto fotocatalitico e tracciato sotto il piano di campagna che comporta un costo superiore del 20% al tradizionale, ma ha minore impatto ambientale e consente di ripagarsi in 12 anni con la produzione di energia

Palazzi a Milano

La Vitali partecipa, per la parte costruttiva anche ad altri progetti a Milano ancora in cerca di partner: la realizzazione alla vecchia Fiera di Milano dell'AC Milan Urban Center, e quello alla Torre Galfa dove si studia un recupero immobiliare. È invece in attesa di autorizzazione il progetto Mediapark Campo dei Fiori a Stezzano, un'operazione da 75 milioni, promossa dalla stessa Vitali

61

I milioni del fatturato 2013 (stima) della Vitali, in lieve calo sul 2012, ma comunque superiori alla media del triennio. L'occupazione è stabile e, nonostante la crisi generale del settore delle costruzioni, la società continua a produrre utili. Anche per quest'anno è prevista una conferma della situazione

Document CORDES0020140118ea1i0006x

Viaggio nella Chrysler targata Fiat dove gli operai insegnano ai capi; Il reportage

DAL NOSTRO INVIATO PAOLO GRISERI

743 words

18 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

DETROIT - L'operaio Tommi sorride felice di fronte alla lavagna che riporta il suo record. Ha ridotto del 75 per cento il tempo necessario a infilare sei piccole parti in uno schema. Il cronometrista Paul si complimenta e tutti gridano hurrà. L'esperimento è servito a far comprendere come si eliminano le pause inutili nel ciclo produttivo.

Alla Wcm Academy di Warren, periferia di Detroit, dalle parti del ghetto di Eminem per capirci, il taylorismo lo insegna il sindacato. Una bestemmia fino a qualche anno fa in Italia: chi se lo immagina il delegato di fabbrica che prende i tempi ai colleghi? Mauro Pino responsabile della produzione di Chrysler illustra la storia dell'Accademia e spiega che «l'edificio è di proprietà dell'Uaw», il sindacato dei lavoratori dell'auto americana. Il Wcm, il World Class Manufacturing, il sistema produttivo che tante liti causò tra Marchionne e la Fiom, non è un'invenzione americana: «Qui da noi - spiega Pino, siciliano e cravatta della Ferrari - il Wcm lo ha portato la **Fiat** che lo usava fin dal 2004», cioè da quando lo introdusse Marchionne mutuandolo dai giapponesi. Il sistema delle pause ridotte, insomma, non è una stranezza del sindacato pragmatico degli States, è imported from Lingotto.

Solo che da questa parte americana dell'Atlantico, nella **Fiat** che verrà, o che comunque per un certo periodo sarà il motore principale del nuovo gruppo nato dalla fusione tra Torino e Detroit, i ruoli si confondono.

All'Accademia del Wcm gli istruttori spiegano che «può accadere che siano i sottoposti a tenere un corso al capo su come migliorare l'efficienza del sistema produttivo». Perché qui le gerarchie sono per tradizione funzionali a migliorare la produzione e non il contrario, come spesso accadeva nella **Fiat** sabauda del secolo scorso. Anche oggi lo sforzo di omologazione delle due **Fiat** non deve essere semplice. Il 13 dicembre scorso, qui all'Accademy, si è svolta la cerimonia di premiazione degli operai e delle fabbriche modello, seguendo le rigide tabelle del sistema Wcm. Tappeto rosso e premiazioni in stile hollywoodiano per gli stabilimenti che hanno raggiunto il massimo del punteggio. In testa c'è quello, rinnovato, di Toledo, Ohio: i suoi dipendenti sono stati decisivi alle ultime elezioni presidenziali per la riconferma di Obama. Ma non è per questo, naturalmente, che hanno ottenuto il riconoscimento. La fabbrica è stata totalmente rinnovata per produrre la Jeep Cherokee, un modello su cui l'azienda punta molto. Tra le italiane, la fabbrica migliore è Pomigliano che non ha ottenuto il top (wcm benchmark) ma una molto dignitosa medaglia d'oro, il gradino immediatamente sotto. Di tutto questo sforzo per migliorare l'efficienza degli impianti e del sistema produttivo, il sindacato della Chrysler è orgoglioso: «La nostra forza lavoro ha abbracciato con entusiasmo il sistema Wcm, che ha avuto un ruolo decisivo nella rinascita di Chrysler», dice General Holifield, capo del sindacato Uaw-Chrysler. E questo, in fondo, potrebbe essere uno dei nodi da sciogliere nei prossimi mesi, quelli dell'integrazione tra due gruppi con mentalità e tradizione di contrattazione tanto diversi. Fino ad oggi il sindacato Uaw ha saputo mantenere buoni rapporti con le diverse anime del sindacato italiano. Nel maggio scorso il leader, Bob King, ha partecipato al congresso della Fim. Nei prossimi mesi sarà presente a quello della Fiom.

C'è però un punto che accomuna le tute blu delle due sponde dell'Atlantico al di là delle storie e delle tradizioni culturali diverse. Al di là delle tradizioni culturali e ideologiche, conta soprattutto il lavoro. Basta andare a Jefferson North, quello che gli operai definiscono con orgoglio «l'unico stabilimento di auto nel comune di Detroit City». Qui ogni giorno si producono 1.000 Grand Cherokee e 200 Durango. Lavorano 4.500 persone ed è stato introdotto il turno di notte. Nella sala riunioni, dietro la parete con le foto di Obama in visita e la firma del Presidente su un cofano bianco, i responsabili dello stabilimento proiettano una diapositiva: «Nel 2005 - spiegano - producevamo 280 mila auto all'anno. Nel 2009, con la crisi, siamo scesi a 65 mila e temevamo di non risollevarci più. Oggi invece siamo a quota 325 mila».

Che vuol dire investimenti e occupazione. Come è accaduto in Europa alla Maserati di Grugliasco e alla **Fiat** di Pomigliano. E come i dipendenti chiedono che accada in tutti gli stabilimenti italiani.

ALTO POLESINE

FICAROLO GUAI PER TRE MAROCCHINI CHE TRASPORTAVANO RIFIUTI NON AUTORIZZATI Il capitano della compagnia di Castelmassa, Simone Toni; Raccolta illecita di ferro vecchio: denunciati

235 words

18 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-RO

15

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

I CARABINIERI della stazione di Ficarolo, coordinati dalla compagnia di Castelmassa guidata dal capitano Simone Toni, hanno denunciato tre marocchini (residenti a Canda, Ceneselli e Ficarolo) per violazione della normativa sulla raccolta e trasporto di rifiuti ferrosi. Nello specifico due di loro, K. B. E. B., 36 anni, incensurato, e il connazionale D. B., 42 anni, pregiudicato, entrambi regolari, sono stati fermati mercoledì alle 15.10 in via Terraglio, a Ficarolo, a bordo di un furgone **Fiat** Iveco mentre trasportavano rifiuti urbani ferrosi di vario genere, da smaltire, secondo i militari, in qualche compiacente azienda specializzata nel settore della lavorazione di questo tipo di rifiuti. Nel corso dell'operazione è stato denunciato anche il connazionale H. H. E., 36 anni, da Ficarolo, che è risultato titolare d'impresa nonché destinatario di quella raccolta illecita di rifiuti. La merce recuperata verrà smaltita a norma di legge in una ditta specializzata del settore da individuare.

Inoltre il mezzo usato per la raccolta e trasporto è stato sottoposto a fermo amministrativo. «L'intervento si inserisce nella più ampia attività che i carabinieri stanno svolgendo per contrastare il crescente fenomeno dei furti di materiale ferroso e più nello specifico di rame il cui valore commerciale è in costante crescita; fanno sapere dalla compagnia.

Document RESCAR0020140118ea1i001i0

FAENZA

INDAGATA LA CONDUCENTE, POI BLOCCATA IN VIALE OBERDAN, HA RIFIUTATO IL TEST DELL'ETILOMETRO ED È ANCHE RISULTATA RECIDIVA; Si ubriaca, prende l'auto dell'amica e in stazione centra una Punto parcheggiata

275 words

18 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-RA

17

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

UNA donna di 39 anni originaria del Perugino e domiciliata a Imola è stata indagata dai carabinieri del Radiomobile della Compagnia di Faenza per essersi rifiutata di sottoporsi al test dell'alcolemia e per guida senza patente. Tutto è avvenuto al termine di un movimentato episodio. La notte di mercoledì la donna ha preso di nascosto le chiavi dell'Alfa 156 di un'amica faentina e si è messa al volante. Attorno all'1.30, nel piazzale della stazione ferroviaria, è andata a sbattere contro una **Fiat** Punto in sosta. A causa dell'impatto e dei danni riportati alla carrozzeria, due pneumatici dell'Alfa sono scoppiati, ma la vettura ha proseguito ugualmente la marcia. Un passante ha telefonato alla centrale operativa dei Carabinieri, così, qualche minuto dopo, l'Alfa è stata intercettata da una pattuglia in viale Oberdan, all'altezza di piazzale Pancrazi (nella foto).

La conducente, in evidente stato di alterazione psicofisica, è scesa e ha gettato le chiavi, cercando di negare di essere stata al volante. Poi si è rifiutata di sottoporsi all'alcoltest; priva di documenti, è risultata con patente ritirata nel 2008 per guida in stato di ebbrezza. È stata poi condotta negli uffici della caserma di via Giuliano da Maiano per ulteriori accertamenti. La proprietaria dell'auto ha scelto di non procedere nei confronti dell'amica e ha subito fornito i dati della propria compagnia assicurativa per la rifusione del danno all'auto parcheggiata in stazione.

Document RESCAR0020140118ea1i0016I

Economia

**fiat aumenta le vendite (+2,5%). la 500 si conferma leader nel suo segmento ; Auto, dicembre positivo
L'Europa vede la ripresa**

giuseppe bottero

630 words

17 January 2014

La Stampa

STMA

NAZIONALE

24

Italian

(c) 2014, La Stampa

L'Acea: il 2013 è stato l'anno più duro dal 1995. In Italia calo del 7,1%

Il mercato dell'auto rialza la testa. Dopo un anno difficile a dicembre il settore, a livello europeo, ha fatto registrare un aumento del 13,3%, il balzo più consistente dal 2009. Nel dettaglio, spiega l'Acea (associazione europea dei costruttori), il comparto europeo ha registrato immatricolazioni per un totale di 11.850.905 nuove auto.

Si vede la luce dopo 12 mesi trascorsi con il freno tirato: in termini di volumi annuali, il 2013 è stato l'anno peggiore dal 1995 e il dato è il più basso segnato da quando è stata avviata la nuova serie Acea con l'Ue allargata, nel 2003. Il gruppo **Fiat**, pur continuando ad essere penalizzato dal risultato negativo del mercato italiano (quarto in Europa con -7,1% di auto vendute), ha immatricolato quasi 741 mila vetture, per una quota del 6%. Lo sprint è arrivato a dicembre, con le vendite in crescita del 2,3%. Il Lingotto brilla nel Regno Unito, dove le compravendite sono balzate del 12,2% e in Spagna: le immatricolazioni fanno segnare un +13,7%.

Per il gruppo i risultati sono stati positivi in tutti i mercati principali: crescono Jeep in Germania (+3,8 per cento nell'anno) e Regno Unito (+58,3 per cento a dicembre), Lancia in Francia (+24,9 per cento a dicembre) e Alfa Romeo nel Regno Unito (+7,9 per cento a dicembre).

Il Lingotto, che si conferma il settimo gruppo auto in Europa, può essere soddisfatto anche sfogliando i dati relativi ai segmenti specifici: la 500L è l'auto più venduta della sua categoria sia in dicembre (la quota è vicina al 20%) sia nel corso dell'anno, con oltre 73 mila registrazioni.

La 500 è la vettura che domina il segmento A e si conferma un modello di grande successo in Europa: tre vetture su quattro sono vendute fuori dall'Italia. Bene anche la famiglia Panda, che al primo anno completo dopo il rinnovo della gamma nel 2012, si attesta come la seconda vettura più venduta della categoria con più di 153 mila immatricolazioni e una quota del 13,15%. Dicembre con il segno più per Lancia/Chrysler. In Europa, i marchi di lusso e sportivi Ferrari e Maserati nel 2013 hanno immatricolato complessivamente più di 4 mila vetture. A Piazza Affari il titolo del Lingotto ha chiuso in crescita del 3,38%.

Secondo gli analisti, il mercato italiano «dovrebbe ormai aver toccato il punto di minima. Possiede un parco circolante tra i più vecchi in Europa, con un tasso di sostituzione delle vetture passato dal 6,3% del 2007 al 3,9% del 2012» commenta Roberto Vavassori, presidente di Anfia. «Questo fenomeno - prosegue - è in grado di dare un impulso alla ripresa delle vendite, se accompagnato da opportune politiche di rilancio della domanda interna, ad esempio intervenendo su un carico fiscale divenuto insostenibile per gli automobilisti».

Dopo un primo semestre in calo e un secondo semestre con un «andamento a doccia scozzese», il mercato europeo dell'auto nel 2013 ha registrato un «finale col botto», certifica il Centro Studi Promotor, che vede la ripresa ma avverte: la crescita non sarà comunque robusta. Intanto al Salone di Detroit ieri ha fatto visita Joe Biden, vice presidente degli Stati Uniti e grande appassionato di motori, che ha parlato di «scommessa vinta» per il mercato americano dell'auto, che ha chiuso l'anno in forte crescita.

Il Lingotto brilla

in Gran Bretagna

Spagna e Francia

Il titolo fa +3% in Borsa

Document STMA000020140119ea1h0002h

MACERATA PROVINCIA

Furgone sfiora un'auto e finisce nella scarpata

185 words

17 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-MC

9

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

FURGONE urta appena un'auto sul fanale anteriore davanti al convento dei frati di Colfano, sulla statale 502 tra Caldarola e Camporotondo, e finisce in una scarpata di 5 metri. Necessario l'intervento dei vigili del fuoco, oltre al carro attrezzi, per estrarre il mezzo e metterlo in sicurezza. Ieri pomeriggio, verso le 14.50, un furgone **Fiat** Iveco condotto dal 30enne E. R. di Civitanova, con a bordo un altro uomo, proprio all'incrocio davanti al convento si è trovato davanti una **Fiat** Punto guidata dal 24enne V.C. di San Ginesio, anch'egli con a fianco un altro passeggero. Per evitare l'impatto con l'auto al centro della carreggiata, il conducente del furgone sarebbe stato costretto a sterzare all'improvviso, sfiorandola. Nella manovra il furgone sarebbe precipitato nel fosso adiacente alla strada. Incolumi i passeggeri della Punto, quelli del camioncino sono stati trasportati all'ospedale di Macerata per lievi traumi e contusioni al volto, ma sono fuori pericolo.

Sul posto i carabinieri di Belforte, 118 e i vigili del fuoco di Tolentino.

Document RESCAR0020140117ea1h000u8

BOLOGNA PRIMO PIANO

Campagnoli bussa al governo «Scegliete noi come unico salone»

488 words

17 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-BO

5

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

La **Fiat** sempre meno interessata, ma GI Event guarda all'estero

di SAVERIO MIGLIARI LA **FIAT** chiude la porta, ma né Alfredo Cazzola né Duccio Campagnoli sono disposti a lasciare nulla di intentato. Torneranno a Torino per chiedere che il gruppo guidato da Marchionne partecipi alle nuove edizioni del salone dell'auto. Da una parte Cazzola e il suo Auto Show meneghino possono contare sulla partecipazione di Volkswagen, a meno che non ci sia un cambio d'idea repentino, dall'altro GI Events e via Michelino cercheranno di assicurarsi la partecipazione del cavallino Ferrari, anche per questioni di appartenenza territoriale e per la vicinanza con Montezemolo, bolognese ed ex presidente della Fiera. Ma intanto il gruppo francese che mercoledì ha raggiunto l'accordo con Campagnoli si sta muovendo. L'obiettivo è spostarsi all'estero, cercando la più alta partecipazione delle case straniere. «Un nuovo partenariato ha detto Campagnoli ieri e i nostri partner insieme a noi realizzeranno il Motor Show. BolognaFiere investirà, abbiamo avuto soddisfazione relativamente ai diritti di BolognaFiere e assieme a loro faremo anche il progetto di Motor Show, quindi siamo anche contenti di aver ritrovato con i nostri partner francesi una motivazione, una volontà comune di impegnarsi in questa direzione». Ma l'obiettivo è anche chiudere la strada ad Alfredo Cazzola e al suo salone milanese: «Ora tocca un po' al Paese, non solo a Bologna e alla Regione ma all'Italia, forse un pochino anche al Governo italiano. Nel momento in cui si celebra, ne siamo tutti contenti, un grande risultato della nostra industria dell'auto, forse tutti possiamo chiedere che ci sia in Italia una piattaforma per l'auto e questa credo debba essere il Motor Show di Bologna». SEBBENE la nuova formula del Motor Show sia destinata ad avere un corposo numero di iniziative off' collegate, nessuno pensa che si possa prescindere dalla presenza delle case automobilistiche. Non basterebbe neanche la formula della mobilità sostenibile a giustificare il salone dell'auto del 2014,. Intanto la nuova joint venture tra BolognaFiera e GI Events ha risolto un po' di questioni debitorie. I francesi si sono impegnati a rientrare dal loro debito con step successivi nei prossimi anni, ma intanto per le prossime edizioni sarà la Fiera a garantire le infrastrutture, sgravando dagli affitti in parte GI Events. Ovviamente anche i profitti che ne deriveranno saranno spalmati tra i due. COSA ACCADRÀ in città? Difficile sapere ora quali saranno gli eventi che verranno organizzati in città. Si parla genericamente di musica, spettacoli danzanti e una serie di iniziative che coinvolgano anche i commercianti (Ascom in primis) in centro storico. Gli organizzatori pensano alla formula di Artefiera, che sotto la conduzione di Silvia Evangelisti (poi allontanata dall'expò) si è trasformato in un evento non solo per gli appassionati di fiera dell'arte, ma anche per turisti e cittadini che passano in città.

Document RESCAR0020140117ea1h000h9

ECONOMIA & FINANZA

Auto, un anno da dimenticare Ma il botto finale segna la svolta

434 words

17 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-NAZ

25

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Vendite al minimo dal 1995. Dicembre di corsa: analisti fiduciosi

ROMA UN 2013 da dimenticare per il mercato dell'auto in Europa. Le vendite nei 27 Paesi Ue più quelli Efta hanno segnato il livello più basso dal 1995, con appena 12.308.215 nuove immatricolazioni ed in flessione dell'1,8% rispetto al 2012. È il sesto calo annuale consecutivo sottolinea l'Acea da cui però arriva anche il segnale di una evidente inversione di rotta nel mese di dicembre, che ha chiuso con 948.090 nuove vetture ed un rialzo del 13%. È il progresso mensile maggiore da dicembre 2009 ma anche il terzo dicembre più basso dal 2003, primo anno in cui l'Acea ha avviato le rilevazioni nell'Ue a 27. Il rialzo è un segnale di svolta anche per il Centro studi Promotor. LUCI E OMBRE contraddistinguono l'andamento in Europa anche del gruppo **Fiat**, che nel 2013 ha venduto 740.641 nuove vetture in calo del 7,3% e a dicembre ne ha immatricolate 51.894 in progresso del 2,3%. **Fiat** Group Automobiles chiude quindi il 2013 con una quota di mercato in Europa del 6% (in flessione sul 6,4% del 2012) e il mese di dicembre con una penetrazione del 5,5%, contro il 6% di un anno fa ed il 5,7% di novembre. NELLA TOP TEN dei principali gruppi automobilistici europei il Lingotto si conferma al settimo posto, così come la triade di testa nel 2013 è composta ancora dai gruppi Volkswagen (-0,8% a 3.085.368 unità), Psa (-8,5% a 1.342.061) e Renault (+4% a 1.096.027). Anche il brand **Fiat**, con 572.739 vendite nel 2013 (-1,6%) e 39.030 a dicembre (+4,4%), si conferma nell'anno il decimo in classifica come nel 2012. Inoltre rilevano da Torino nonostante il gruppo nel 2013 sia stato «penalizzato dal -7,1% del mercato italiano» (il calo peggiore tra i 5 big), ha chiuso comunque l'anno con buoni risultati «nel Regno Unito (+12,2%) e in Spagna (+13,7%)» e con vendite in aumento per il brand **Fiat** «in tutti i major market». Jeep invece è andata bene «in Germania (+3,8% nell'anno) e Regno Unito (+58,3% a dicembre), Lancia in Francia (+24,9% a dicembre) e Alfa Romeo nel Regno Unito (+7,9% a dicembre). Inoltre 500, Panda e 500L sono in Europa le vetture più vendute dei loro segmenti».

Document RESCAR0020140117ea1h0005p

BOLOGNA PRIMO PIANO

«Decisione scontata, vedremo I miei concorrenti sono stranieri»

406 words

16 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-BO

2

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Alfredo Cazzola va avanti con Milano. «Già sentiti 45 marchi»

di ANDREA ZANCHI POCA preoccupazione e zero stupore. Così Alfredo Cazzola, ex patron di Virtus e Bologna, ma soprattutto dominus del salone dei motori sotto le Due Torri fino al 2006, commenta l'annuncio di BolognaFiere e GI Events che l'edizione 2014 del Motor Show quest'anno si terrà per davvero. La sfida al suo Auto Show' in programma a Milano dall'11 al 21 dicembre è ora ufficialmente aperta, ma Cazzola snobba la minaccia che arriva dalle Due Torri: «Personalmente non sono in gara con la mia città, da italiano mi sento in competizione con altri Paesi, con i saloni di Ginevra, Francoforte, Parigi, Detroit, Tokyo. Questa è la competizione che io sento». ANCHE perché l'edizione 2014 del Motor Show Cazzola la giudica «una cosa scontata, un annuncio per nulla sorprendente. Anzi, mi avrebbe sorpreso il contrario». Nessun timore, poi, per la quasi sovrapposizione di date con l'evento che sta organizzando a Milano, visto che il calendario della kermesse bolognese, per esigenze del calendario fieristico internazionale, era già stato comunicato due anni fa. Scettico, infine, sulla possibilità che il Motor Show rinasca dalle proprie ceneri dopo la cancellazione dell'edizione 2013. «La joint venture nata tra Fiera e GI Events è figlia di un credito che via Michelino aveva verso i francesi, che è stato trasformato in una partecipazione azionaria. Ora tenteranno di organizzare l'edizione 2014 come hanno fatto per quella del 2013 (cancellata; ndr)». L'ATTENZIONE di Cazzola è per ora tutta concentrata sul suo salone meneghino, che può contare sul traino dell'Expo 2015. «In queste settimane ho avuto contatti con 45 case automobilistiche presenti in Italia dice Cazzola e da parte di tutte c'è curiosità per il nostro progetto. Una decisione se partecipare o meno la prenderanno da primavera inoltrata in poi. Anche perché dal 2009 il 50% delle case non partecipa più a un salone dell'auto nel nostro Paese e l'ultima edizione del Motor Show è stata animata solo da sei marchi». E proprio con il Motor Show si contenderà la partecipazione di **Fiat**-Chrysler, anche se l'azienda guidata da Sergio Marchionne ha pubblicamente detto di non essere interessata ad alcun salone italiano: «**Fiat**? Non l'ho ancora sentita» afferma Cazzola. Ma c'è da giurare che non tarderà troppo a farlo.

Document RESCAR0020140116ea1g000j4

BOLOGNA PRIMO PIANO

Motor Show, fatto l'accordo Un evento di notti bianche

641 words

16 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-BO

3

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Il salone dilagherà in centro storico, con musica e appuntamenti

di SAVERIO MIGLIARI DALLE MINACCE alle strette di mano: nascerà un nuovo Motor Show, con una nuova società (newco) frutto della collaborazione tra GI Events e BolognaFiere. E' questo l'accordo raggiunto ieri mattina dai vertici dell'Expò bolognese con i francesi che nel 2013 hanno dato forfait, mandando su tutte le furie sia la Fiera sia le istituzioni del territorio. L'evento motoristico che per più di sette lustri ha caratterizzato la fiera di Bologna, caduto in disgrazia negli ultimi anni a causa della contrazione del mercato automobilistico, tornerà alla luce. Ma con una nuova veste. Ieri Duccio Campagnoli, numero uno di BolognaFiere, ha spiegato che «è un accordo per una reale partnership ancora più forte, con cui si realizzerà l'edizione 2014 del MotorShow». Fino ad oggi la Fiera deteneva il marchio dell'iniziativa, ma GI Events doveva pagare un affitto per i padiglioni e gestire totalmente l'evento. «BolognaFiere è molto soddisfatta, ci sarà una forte progettualità comune», che tradotto significa una newco, con ogni probabilità. Una nuova compagnia, dove saranno presenti i soci di Fiera e GI Events. Sarà soprattutto l'expò ad occuparsi delle infrastrutture e dell'affitto dei locali, mentre GI Events si occuperà del marketing e della promozione dell'evento. QUANDO SI SVOLGERÀ? Dal 6 al 14 dicembre del 2014. Esattamente la settimana prima dell'altro salone dell'auto, quello dell'imprenditore bolognese Alfredo Cazzola che cercherà di oscurare le Due Torri dalla Fiera di Milano. Per gli appassionati dei motori, il 2014, sarà quindi un anno intenso anche per questo debutto dell'Auto Show, il salone voluto da Cazzola che si appresta a sfidare la tradizionale kermesse automobilistica del capoluogo emiliano. COSA È CAMBIATO rispetto a mesi fa, quando la tensione tra i francesi e la Fiera era arrivata a un punto di rottura? Come sempre di mezzo ci sono i soldi. Perché GI Events aveva un debito di poco più di un paio di milioni di euro con la Fiera (frutto dell'affitto non pagato nel 2012 e del minimo garantito per il 2013 e al netto della penale): una cifra che avrebbe autorizzato i vertici dell'expò a rivolgersi alla magistratura per avere giustizia. Ma il dialogo instaurato in questi mesi ha portato a una conclusione che sembra riappacificare gli animi: a GI Events è stato concesso di poter rientrare di questo pesante debito con alcuni step progressivi. E intanto per il 2014 non dovrà preoccuparsi degli affitti, dato che nella newco ci sarà pure la Fiera, che si occuperà delle infrastrutture. COME SARÀ il nuovo salone dell'auto? Troppo presto per parlare dei dettagli, dicono tutti gli interlocutori. Ma qualche indiscrezione trapela dopo il cda di ieri. Innanzitutto il nuovo Motor Show non sarà più soltanto in Fiera, ma anche in città. Nel senso che sotto le Due Torri esisteranno alcune appendici dell'evento, anche se non si tratterà di altri piccoli musei dell'auto. Si pensa per ora a una formula simile a quella messa in campo per Artefiera, che viene corredata di notti bianche, eventi a tema e caratterizzazione della città, anche con il coinvolgimento di commercianti e istituzioni. E LE CASE AUTO? Quelle sono ancora latitanti. Fiat ha già fatto sapere che non è interessata né al salone meneghino di Cazzola né tantomeno a quello di Bologna. Certo, ne esistono tante altre. Ma è più probabile che questo Motor Show non sarà più solo donne&motori, formula vincente fino ad alcuni anni fa. Ma anche musica e altro ancora. E c'è chi dice che sarebbe ora di spingere sulla svolta verde (dato che la stessa città di Bologna vorrebbe puntare sul marchio green). Insomma, l'accordo c'è. Ora manca l'evento.

Document RESCAR0020140116ea1g000gq

Economia

DOPO LA FIRMA DELL'INTESA CON CONFINDUSTRIA E LE ALTRE SIGLE SINDACALI ; Rappresentanza, Fiom contro Cgil

roberto giovannini

545 words

15 January 2014

La Stampa

STMA

NAZIONALE

27

Italian

(c) 2014, La Stampa

Metalmeccanici

contro le sanzioni

per chi non rispetta

gli accordi votati

Lo strappo sulle regole della rappresentanza tra Fiom e Cgil resta, ma una rottura totale tra il segretario generale Susanna Camusso e il leader dei metalmeccanici Maurizio Landini per ora non c'è. Oggetto del contendere, la firma del regolamento attuativo dell'accordo Cgil-Cisl-Uil-Confindustria su rappresentanza e contrattazione. Che per il vertice del sindacato di Corso d'Italia altro non è che la definizione di dettaglio delle regole già concordate negli accordi interconfederali del giugno 2011 e del maggio 2013. E che per il numero uno della Fiom, invece, prevede novità significative vantaggiose per i datori di lavoro, come le sanzioni per chi non rispetta gli accordi e un arbitrato interconfederale per superare i comportamenti non conformi agli accordi approvati da sindacati e lavoratori. Novità che mai sono state discusse, e che eventualmente la Cgil potrebbe firmare solo dopo un voto degli iscritti.

Di tutto questo si è discusso ieri in un seminario interno sulla contrattazione, presenti i segretari generali dei sindacati di categoria Cgil e Susanna Camusso. Ci si poteva attendere un muro contro muro, ma pur mantenendo ognuno le sue posizioni i contendenti hanno evitato lo scontro frontale.

Anche i numeri uno delle altre categorie hanno deciso di appoggiare la linea Camusso, anche se con qualche mugugno e diverse perplessità: non solo perché alcune delle obiezioni di Landini sono tutt'altro che infondate, ma anche perché incredibilmente della (importante) firma del regolamento attuativo voluta dal segretario generale i dirigenti della Cgil erano stati tenuti totalmente all'oscuro. Per Landini, il regolamento «di fatto introduce ed estende il modello di Pomigliano e della **Fiat**, introduce le sanzioni, limita le libertà delle persone e limita il ruolo della contrattazione». Insomma, è «un arretramento» rispetto alle posizioni della Cgil, tanto più che questi temi non sono stati «mai discussi». Dunque, il leader Fiom chiede che la Cgil «sia democratica», consultando se non altro i propri iscritti su questo documento. Per Susanna Camusso, invece, quel testo «apre una nuova stagione: non c'è più per imprese e governo la libertà di decidere con chi fare gli accordi perché c'è un doppio vincolo, la maggioranza dei sindacati e il voto dei lavoratori». Un grande cambiamento rispetto al passato. Nel merito, le obiezioni della Fiom sono infondate: «quello fatto nei giorni scorsi è un regolamento - dice - proviamo a leggere gli accordi prima di lanciare allarmi che non hanno ragione di essere e leggiamoli in relazione agli obiettivi». E sul tema della democrazia, la risposta si trova applicando «le regole confederali: c'è un direttivo che decide e il giudizio che darà varrà per l'organizzazione».

Insomma, niente consultazione, ma se non altro un Direttivo Cgil discuterà della questione. Tutti gli altri segretari di categoria si sono schierati con Camusso: per il leader degli edili Walter Schiavella, l'accordo attuativo «consente di dare finalmente esigibilità all'intesa sulla rappresentanza», ed è «coerente con gli obiettivi e i contenuti» degli accordi. Dunque, no alle «accentuazioni polemiche», «tanto più se giocate in chiave congressuale».

Le tute blu chiedono

una consultazione

La segretaria: basta

il giudizio del direttivo

Document STMA000020140117ea1f0001m

Economia

L'AD DEL LINGOTTO TORNA SULLA QUESTIONE DELLA SEDE : C'è una propensione naturale per gli USA, il mercato è più efficiente ; "Fiat ha investito miliardi in Italia"

TEODORO CHIARELLI

750 words

15 January 2014

La Stampa

STMA

NAZIONALE

27

Italian

(c) 2014, La Stampa

Secca replica di Marchionne a Landini, che accusa il gruppo di voler fuggire dal Paese: dice falsità

Maurizio Landini attacca: «Gli Agnelli non investono in Italia, intervenga Palazzo Chigi». Sergio Marchionne risponde a stretto giro di posta da Detroit: «La questione degli investimenti è falsa. Abbiamo speso miliardi in Italia». La tensione fra il leader della Fiom e l'amministratore delegato di **Fiat** e Chrysler rimane altissima. Il sindacalista, nonostante i risultati ottenuti e gli impegni ribaditi dal manager, non perde occasione per sparare sul gruppo presieduto da John Elkann.

Landini sollecita Palazzo Chigi. «Il governo deve intervenire perché la **Fiat** investa in Italia, dal momento che in tutta questa brillante operazione finanziaria di Marchionne emerge che la famiglia Agnelli non tira fuori neanche un euro». E insiste: «E' necessario che la Presidenza del Consiglio, che si preoccupa di portare in Italia investitori stranieri, si preoccupi anche e soprattutto che i grandi gruppi italiani non vadano via. In un Paese serio, come è avvenuto negli Stati Uniti, Germania, Francia, la discussione su un patrimonio industriale deve essere al centro delle attenzioni del governo».

«Falsità», taglia corto Marchionne quando allo stand della Chrysler all'Auto Show di Detroit gli riferiscono delle dichiarazioni del sindacalista. Piuttosto, rinnova le preoccupazioni sulla situazione economica italiana. «L'Italia ha bisogno di una spinta», sospira. Il neo segretario del Pd, Matteo Renzi, potrebbe essere un asso nella manica per il Paese? «Non posso esprimere un'opinione Renzi, non lo conosco abbastanza - replica -. Ma ben venga qualsiasi asso possiamo trovare per risolvere i problemi di questo Paese». Poi torna ad affrontare il nodo della sede di **Fiat**-Chrysler, settimo gruppo automobilistico mondiale. «E' una questione difficile, ci sono tante tante implicazioni emotive. Nessuna decisione è stata presa, ma c'è una naturale propensione a spostarsi qui per il mercato efficiente, anche se non perfetto, e per le capacità di finanziarsi».

Il manager italo canadese, del resto, non ha da affrontare solo le preoccupazioni e le diffidenze in Italia. Anche qui negli Usa ci sono timori da fugare. Ecco quindi sottolineare che nella nuova entità sopravviveranno sia il nome **Fiat** che quello Chrysler e assicurare i dipendenti di Auburn Hills, quartier generale di Chrysler: «Sono insostituibili, resteranno negli Usa». Anche perché, sottolinea, il gruppo realizza più del 50% delle vendite in Nord America, e i brand Chrysler sono americani e lo resteranno. Quando si ha a che fare con aziende longeve come **Fiat** e Chrysler, che hanno una lunga storia e tradizione, spiega, è necessario trovare le giuste modalità per unirle.

Nel frattempo l'ad con il maglioncino nero incassa il plauso del governatore del Michigan, Rick Snyder, in visita all'Auto Show. «Sono felice della transazione che sta per essere completata fra **Fiat** e Chrysler - commenta mentre con Marchionne visita lo stand della Jeep - C'è un futuro brillante per tutti noi. Il nostro ruolo è creare il contesto giusto per gruppi di successo che continuano a fare sempre il meglio». Gli obiettivi, d'altra parte, sono ambiziosi. Soprattutto per quanto riguarda i marchi più prestigiosi del gruppo, come Jeep. Il brand icona Usa negli ultimi due anni ha registrato record assoluti di vendite a livello globale: 731.565 unità nel 2013 e 701.626 del 2012. Marchionne annuncia che quest'anno punta a superare il milione di Jeep vendute, con un balzo spettacolare di quasi il 40%.

Intanto Marchionne ha iniziato a guardare a tutta la struttura finanziaria di **Fiat** e Chrysler. «A maggio - dice - con la presentazione del piano industriale triennale, avremo le idee piuttosto chiare su come finanziare tutta la baracca». Però non si sbilancia sulle trattative sul debito di Chrysler per togliere i covenant che daranno accesso

alla cassa del gruppo americano. «Stiamo cercando di vedere come sfruttare le opportunità disponibili sul mercato, un mercato che è estremamente liquido, e di sfruttare le capacità di Chrysler di finanziarsi e autorifinanziarsi. Ma ci sono dei covenant su una parte del finanziamento di Chrysler che non ci danno l'opportunità, a meno che non faccia dei pagamenti osceni, di rinnovare e rinegoziare il prestito fino al 2016. Quindi parliamo di due anni e rotti».

Snyder, governatore

del Michigan: «Felice

per la fusione tra la casa

italiana e quella Usa»

«Renzi? Non lo conosco abbastanza, ma

ben venga chiunque

risolve i problemi»

Document STMA000020140117ea1f0001l

Economia

INCONTRO AZIENDA-SINDACATI ; Contratto, la trattativa prosegue in attesa del cda del 29 gennaio

M CAS

154 words

15 January 2014

La Stampa

STMA

NAZIONALE

27

Italian

(c) 2014, La Stampa

Si ricomincia il 23 e 24 per cercare di chiudere almeno la parte normativa del contratto, ma ieri nella trattativa per il rinnovo del contratto **Fiat** e Fim, Uilm, Fismic, Ugl, Associazione Quadri su molti aspetti hanno trovato una soluzione, ma restano nodi consistenti come sul ruolo della contrattazione di secondo livello. Pare assodato invece che gli impiegati potranno avere una ulteriore flessibilità in entrata scegliendo tra le 8 e le 9,30 e che sarà possibile fruire dei Par non più a blocchi di 8 ore. L'obiettivo è far quadrare la parte normativa prima del 29 gennaio quando, probabilmente dopo il cda **Fiat**, ci sarà l'incontro con Marchionne. E dopo si avvierà la volata sulla parte economica; la dead line per il rinnovo del contratto ora pare spostarsi agli inizi di febbraio. [m. cas.]

Document STMA000020140117ea1f0001n

CORRIERE DELLA SERA

Esteri

La città dell'auto Molti quartieri restano spettrali, ma in centro ci sono segni di rinascita. Anche se la bancarotta non è scongiurata; I filantropi in salvataggio dei pensionati di Detroit; I miliardari hanno donato 330 milioni Obiettivo: ripianare il buco del fondo previdenziale e salvare l'istituto dell'arte

Massimo Gaggi

870 words

15 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

17

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

DETROIT (Michigan) - Le mille luci del Salone dell'auto sono tornare a splendere in un Cobo Center che, dopo il crollo di una parte del tetto, cinque anni fa, è stato restaurato e ampliato con una spesa di quasi 300 milioni di dollari. Ma basta allontanarsi di pochi isolati per finire nelle strade periferiche, deserte e spesso senza illuminazione, della metropoli fallita che il commissario straordinario Kevyn Orr deve salvare da una situazione spaventosa: 18 miliardi di dollari di debiti che la città non è in grado di ripagare.

Detroit prova a reagire alla crisi nella quale è sprofondata. La capitale dell'auto (è sede della General Motors, mentre anche il quartier generale della Chrysler, presto **Fiat-Chrysler**, è poche miglia da qui, ad Auburn Hills, così come quello della Ford a Dearborn) sta lavorando alacremente al recupero di molte delle sue aree urbane abbandonate. Come i quartieri residenziali del centro nei quali sono tornati gli uffici e anche un po' di famiglie, o il Russell Industrial Center: una fabbrica d'auto abbandonata da decenni, divenuta centro commerciale, sede di una comunità di artisti e luogo di eventi. E' qui che, in un'anteprima del Salone, la General Motors ha presentato domenica il suo nuovo amministratore delegato, Mary Barra, e una nuova gamma di veicoli GMC.

Dal primo gennaio Detroit ha anche un nuovo sindaco - Michael Duggan, il primo bianco da 40 anni a questa parte in una città per l'80 per cento nera - deciso a ripristinare i servizi pubblici (polizia e vigili del fuoco, oltre all'illuminazione) oggi semiparalizzati. Ma di mezzo c'è l'incognita della bancarotta che rischia di lasciare decine di migliaia di anziani e di dipendenti pubblici a fine carriera senza pensione (il «buco» previdenziale è di 3,5 miliardi di dollari), mentre i creditori hanno già fatto fare alla casa d'aste Christie's una perizia del valore delle opere del Detroit Institute of Arts che potrebbero essere vendute. Una collezione straordinaria fatta di quadri di Caravaggio, Tiziano, Rembrandt, Rubens, ma anche impressionisti come Van Gogh, Degas e Cezanne che rischia di essere polverizzata.

Ora, per evitare questo ulteriore impoverimento e questa umiliazione alla città, scendono in campo alcune delle più importanti fondazioni filantropiche americane - dalla Fondazione Ford alla Kresge e alla Knight Foundation - che si sono solennemente impegnate a versare 330 milioni di dollari per evitare che i dipendenti pubblici della città subiscano forti tagli delle pensioni e scongiurare lo smembramento del museo d'arte. L'iniziativa, coraggiosa e senza precedenti, è stata presa su sollecitazione del giudice distrettuale Gerald Rosen che, chiamato ad applicare le pesantissime sanzioni previste in caso di bancarotta di un'intera città, ha invitato Miriam Noland, la presidentessa della Community Foundation for Southeast Michigan, a prendere l'iniziativa. La Noland si è subito messa a caccia di benefattori e in poco tempo ha messo insieme impegni per 330 milioni di dollari: una cifra enorme, anche se lontanata dai 3,5 miliardi del buco previdenziale e inferiore anche alla stima del valore stimato delle opere del museo d'arte acquistate con soldi pubblici.

Con 100 mila creditori che si accalcano nel tentativo di recuperare i loro 18 miliardi di crediti, salvare le opere d'arte e i pensionati non sarà affatto facile. Ma la speranza è che nell'America patria delle grandi opere filantropiche, molte altre fondazioni scendano ora in campo per contribuire al salvataggio di Detroit. Città che anche di recente ha attratto iniziativa di beneficenza come quella del capo di Goldman Sachs, Lloyd Blankfein, e del finanziere Warren Buffett che nell'autunno scorso hanno messo alcune decine di milioni di dollari in un fondo che cerca di sostenere piccole attività imprenditoriali.

Il lavoro che resta da fare è immane, e non solo per il peso dei debiti: è difficile far funzionare una metropoli nella quale sono rimaste appena 700 mila persone ma ha ancora le dimensioni sterminate (140 miglia quadrate) di quando gli abitanti erano due milioni. Anche qui, però, si sono messi all'opera imprenditori che, se non proprio

filantropi, si sono impegnati in un'opera socialmente utile. Come i Pulte, una famiglia di costruttori che si sono reinventati demolitori in una città disseminata da 80 mila costruzioni abbandonate. Demolire costa 8-10 mila dollari per abitazione ma i Pulte, riducendo la trafila burocratica, sono riusciti a dimezzare l'onere. E i risultati di tutti questi sforzi di risanamento cominciano a vedersi: i prezzi delle case, che per molto tempo non avevano fatto altro che precipitare, l'anno scorso sono risaliti del 41 per cento (da 85 a 120 mila dollari, in media, per un appartamento in un condominio). Ancora pochissimo, ma è un segno di vita.

Massimo Gaggi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

3,5

Miliardi di dollari è il buco previdenziale della città di Detroit che rischia di lasciare decine di migliaia di anziani e di dipendenti pubblici a fine carriera senza pensione

Document CORDES0020140115ea1f000a5

CORRIERE DELLA SERA

Economia

Strategie Replica a Landini (Fiom). I quartier generali operativi non saranno toccati; «Fiat in Italia investe miliardi» Con Chrysler sede americana

R. Po.

606 words

15 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

31

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Marchionne a Detroit: obiettivo un milione di Jeep

Sì, la sede va decisamente verso gli Usa. Due settimane, da qui a mercoledì 29 gennaio, e poi sarà il consiglio d'amministrazione a decidere. Ma non ci sono grandi dubbi: se Wall Street sarà la Borsa principale per **Fiat-Chrysler**, la cui quotazione «è tecnicamente possibile entro l'anno», gli States avranno quasi inevitabilmente anche la base legale. Le relative polemiche, in Italia, Sergio Marchionne le ha già sperimentate. Ha già risposto, con John Elkann. Ieri, al secondo giorno del Salone di Detroit, ha ribadito: un conto sono le sedi «formali», un altro quelle operative. E sebbene qui nulla sia destinato a cambiare - la produzione nel nostro Paese è semmai destinata ad ampliarsi: da «cuore» dell'Europa a punto di partenza per l'export anche extra Ue - il numero uno del Lingotto sa benissimo che il dibattito può solo salire di tono.

Così, intanto, ribadisce: quella che il board del 29 dovrà affrontare (e il cui esito appare scontato) «è una questione difficile, ci sono componenti emozionali». Componenti di cui occorre tener conto, aggiunge. E che lui capisce. Non però nei termini sollevati, tra gli altri, dalla Fiom. La **Fiat** e gli Agnelli lasciano l'Italia, non investono qui, abbandonano le fabbriche? È l'accusa su cui insiste Maurizio Landini. A Marchionne pare populista. E la risposta è secca: «È falso. Abbiamo speso miliardi in Italia». Solo per gli investimenti negli impianti dell'auto, da Pomigliano in poi, suppergiù quattro. Almeno un altro in arrivo a Cassino, lo stabilimento della scommessa di rilancio dell'Alfa Romeo.

Cose dette e ridette. E non sembra avere troppa voglia, Marchionne, di usare il palcoscenico di Detroit per parlare della Fiom. Tanto meno nel giorno in cui, a Torino, la trattativa con gli altri sindacati per il rinnovo del contratto intravede la firma. Allo stesso modo, il leader **Fiat-Chrysler** evita di farsi trascinare nell'altra «trappola», quella della politica in senso stretto. L'Italia ce la può fare, a risolvere i problemi? «Ha bisogno veramente di una spinta, ben venga qualsiasi asso possiamo trovare». Può essere Matteo Renzi? «Non posso esprimere un'opinione, non lo conosco abbastanza». Non sarà perché ci ha litigato? «Io non ho mai litigato con Renzi».

Stop. Fine delle deviazioni dai temi aziendali. E a tenere banco sono ancora soprattutto le questioni Borsa, sede, nuovo nome della società. Ribadisce per l'ennesima volta, Marchionne, che le decisioni verranno dal board. Però, certo, «c'è una naturale propensione a muoversi verso gli Stati Uniti, dove ci sono mercati efficienti anche se non perfetti e dove c'è tanta liquidità». Ma non è solo questo. Mentre ha pronto il nuovo spot per il Superbowl («Vedrete, vi piacerà»), ricorda la differenza di «pesi»: «Oltre il 50% delle vendite è generato qua». Attenzione in ogni caso a non confondere «sede legale» e «quartier generale». Torino resterà base per l'Europa come Detroit lo è per il Nord America o Belo Horizonte, in Brasile, per l'America Latina. E così come «Chrysler è e rimarrà un brand americano» (che fra l'altro punta «a un milione di Jeep»), e «**Fiat** e Alfa sono e resteranno italiani». Davvero, però, la questione è «solo emozionale»? Sì, dice: «**Fiat** ha 115 anni di storia, Chrysler quasi 90. Si deve lavorare per una soluzione che combini due entità così importanti l'una per l'altra. Ma la capacità di rompere le barriere è alla base del successo».

R. Po.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140115ea1f0005p

ROVIGO PRIMO PIANO

Auto centra un ciclista, scontro fatale Operaio perde la vita mentre va al lavoro

499 words

15 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-RO

3

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Lo schianto sulla Sp 18 a Lusia. La vittima è Gheorghe Pal, 55 anni A sinistra, la scena dell'incidente Nel tondo, la vittima Gheorghe Pal, 55 anni A destra, la rimozione della salma

UNA STRADA che ha percorso mille volte, in sella alla sua bicicletta. Ma ieri quel tragitto casa-lavoro che conosceva palmo a palmo gli è stato fatale. Gheorghe Pal, 55 anni di origine romena ma da anni residente a Lusia, è morto nello scontro frontale con un'auto. Operaio agricolo, Pal stava proprio andando al lavoro quando, a poche decine di metri dall'azienda di via Pioppello, a Lusia, dove presta manodopera, è stato centrato da una macchina che percorreva la strada provinciale 18. L'impatto gli è stato fatale ed è deceduto nonostante i tentativi di rianimazione dei sanitari. Stando a una prima ricostruzione dell'accaduto, lo schianto sarebbe avvenuto intorno alle 13,45, su via Marasso. A quell'ora stava percorrendo la provinciale S. V., una 56enne di Lusia alla guida di una **Fiat** Marea grigia, diretta verso il paese. Dall'altra parte, invece, stava arrivando Pal in sella a una mountain bike. Stava andando al lavoro, in un'azienda agricola di via Pioppello dove lavorano altri operai stranieri, compreso il figlio. PER CAUSE ancora in corso di accertamento, la bicicletta del romeno si è trovata all'improvviso sulla traiettoria della Marea. L'impatto è stato inevitabile, davanti al cancello del numero civico 673, sulla provinciale 18. In quel punto, che dà accesso al cortile dell'abitazione, il guard rail si interrompe e a volte i ciclisti lo usano per accedere alla pista ciclopedonale che corre solo lungo un lato della strada. Non è chiaro se Pal abbia attraversato la strada per immettersi nella ciclabile e questo è un aspetto che le indagini della Polstrada di Rovigo dovranno chiarire. Il ciclista, caricato sul parabrezza dell'auto, è stato sbalzato a terra dove, dopo pochi minuti, è spirato. La macchina non l'avrebbe travolto e sull'asfalto erano evidenti ancora i segni di frenata nel tentativo disperato di schivare l'uomo, in un tratto di strada dove il limite orario è dei 70. Il primo a prestare soccorso pare sia stato un medico di passaggio che stava andando a Lusia. Dopo poco sono arrivati anche l'ambulanza e la Polstrada, con il neocomandante Vittorio Maria Addis. La donna, sotto choc, è stata sedata ma non trasportata all'ospedale. Sul posto si sono subito radunati diversi colleghi di lavoro del romeno, compreso il figlio, disperato, a bordo strada a pochi passi dal padre. «Lo vedi a mezzogiorno, lo saluti e poi non lo rivedi più. Così è la vita», ha commentato affranto un collega di lavoro. Pal viveva da anni a Lusia con la moglie e i figli. La salma è ora a disposizione del pm Sabrina Duò. La macchina e la bicicletta sono state sequestrate. Cristina Degliesposti

Document RESCAR0020140115ea1f00194

il Resto del Carlino

AGENDA

CARO Carlino, visto che l'operazione Fiat-Chrysler riguarda anche la nost...

188 words

15 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-MO

10

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

CARO Carlino, visto che l'operazione **Fiat**-Chrysler riguarda anche la nostra fabbrica della Maserati (io la chiamo così anche se dentro costruiscono delle Alfa Romeo), vorrei fare alcune considerazioni. Credo che si stia prendendo la strada sbagliata. Non è producendo macchine d'élite che si dà fiato all'occupazione. Quella nicchia è già mantenuta dalla Ferrari, che va benissimo ma che deve restare una produzione di qualità, con pochi esemplari. Di questo passo credo che il fine ultimo di Marchionne sia quello di ridurre ulteriormente la forza lavoro. Con gravi rischi per la nostra fabbrica storica della Maserati. Paolo Bertoni GENTILE lettore, sulla strategia di Marchionne abbiamo idee diverse. Ormai la strada è quella: in tutti i campi, auto comprese, la produzione di massa non ci si addice. Serve qualità col marchio made in Italy in bella evidenza. Siamo famosi per le auto sportive? Allora concentriamoci su quelle.

Lo sforzo è inserire l'Alfa Romeo insieme a Maserati e Ferrari, serviranno anche più dipendenti. Piccoli capolavori che nessuno ci può copiare. Nemmeno i cinesi.

Document RESCAR0020140115ea1f000wn

Profumo: "Se salta l'operazione non rischia solo il Monte ma tutto il sistema bancario"; L'intervista al presidente di Mps: abbiamo le energie e le strategie per rilanciarlo in modo definitivo

MASSIMO GIANNINI

1,741 words

15 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

(segue dalla prima pagina)

«ABBIAMO chiuso un capitolo.

Ora si volta pagina. Dobbiamo mettere in sicurezza il Monte, e rilanciarlo in modo definitivo.

Abbiamo le energie e le strategie per farlo.

Pancia a terra per l'aumento di capitale.

Perché se salta l'aumento, non rischia solo il Monte, ma l'intero sistema bancario italiano». Appena rientrato nel suo ufficio di Rocca Salimbeni, Alessandro Profumo commenta così l'esito del cda, che ha preso atto del rinvio della ricapitalizzazione.

Un esito sofferto, preceduto da veleni e voci su una possibile uscita di scena dello stesso Profumo e dell'ad Fabrizio Viola.

Presidente, perché alla fine ci avete ripensato? Cosa vi ha convinto a restare, pur avendo perso la vostra partita? «Ecco, ci tengo subito a dire che Viola ed io non abbiamo giocato o perso nessuna "partita". Ho deciso di restare, e lui con me, per una ragione molto semplice: se ce ne fossimo andati, il traguardo della ricapitalizzazione e quindi del pieno rilancio della banca, che oggi resta molto difficile, sarebbe diventato impossibile».

Non sia immodesto: mi sta dicendo che senza di lei e Viola l'aumento a maggio non si farebbe e il Monte salterebbe per aria? «Non è questione di immodestia. È la realtà dei fatti. Viola ed io conosciamo bene le difficoltà che ci aspettano. Abbiamo deciso di affrontarle perché l'alternativa, e mi deve credere perché ho fatto alcune personali verifiche "sul campo", sarebbe stata molto più traumatica. Per Mps, non certo per noi. Anche per questo avevo insistito sulla ricapitalizzazione immediata. Il nostro sogno era poter procedere all'aumento, rimborsare i 3 miliardi di Monti bond, e poter dire "finalmente non siamo più sotto la tutela dello Stato". Se l'avessimo fatto subito, avremmo avuto una certezza. Rinviare tutto a maggio rende la prospettiva più incerta, e il percorso più accidentato». Si dice che vi ha convinti a restare il ministro del Tesoro. Che rapporti ha con Saccomanni? «Molto buoni. Anche se, devo dire, mi aspettavo un'incisività maggiore nei confronti della Fondazione».

Ma a questo punto lei non si sente un manager dimezzato? «Se fosse così non resterei un solo minuto al mio posto. In questi mesi Viola ed io abbiamo gestito la banca in piena libertà. Se abbiamo fatto errori, li abbiamo fatti in totale autonomia. All'ultima assemblea siamo stati seduti sei ore, a prenderci i pesci faccia. Le assicuro che non è piacevole. Siamo consapevoli di quanto è e sarà dura. E siamo consapevoli che alla fine, comunque vada, quelli che hanno sbagliato saremo noi. Se l'aumento di capitale fallirà ci diranno che non siamo stati capaci di portarlo a termine. Se riuscirà ci diranno "perché mai avete fatto tanto casino, per un rinvio di pochi mesi?". Abbiamo messo nel conto anche questo, e restiamo qui perché crediamo nel progetto Mps». L'aumento di capitale posposto a maggio avrà i suoi costi. C'è un costo «politico»: la Fondazione vuole tenere i piedi piantati dentro la banca. È il solito «socialismo municipale», che resiste. Questo non è un gigantesco problema? «Senta, qui non si tratta di impedire alla politica di tenere i piedi dentro la banca, ma di impedirgli di rimetterceli. E non solo alla politica, ma anche a un pezzo di sindacato, che esprime il sindaco della città.

Se vuole, uno dei motivi per cui ho deciso di restare è anche questo. Difendere l'autonomia della banca. Finora ci sono riuscito. Dalle sponsorizzazioni ai fidi, in questi mesi non c'è stata una sola decisione che sia stata ispirata dalla politica. Continuerà così».

C'è un costo economico del rinvio. Aumenterà l'onere degli interessi sui Monti Bond. Quanto peserà sui conti? «Dipende da quando partirà effettivamente l'aumento. Se sarà maggio, come previsto, i maggiori oneri sui Monti Bond saranno pari a 120 milioni, considerato che paghiamo un interesse del 9,5% l'anno. Lo fronteggeremo, ma anche per questo avremmo preferito partire subito».

Nel frattempo bisognerà ricostituire il consorzio di garanzia, e la Fondazione dovrà trovare i nuovi soci ai quali cedere parte del suo 33,5%. Si parla di altre Fondazioni, guidate da Cariplo. Lei che ne pensa? «Mi auguro che la Fondazione trovi gli interlocutori giusti. E mi auguro soprattutto che i tempi siano molto brevi e rispettati. Perché voglio dirle una cosa, con la massima chiarezza. Se non riusciamo a fare l'aumento di capitale, non è a rischio solo il Monte, ma l'intero sistema bancario italiano». Sta dicendo che se a maggio la vostra operazione fallisce si rischia un effetto domino? «Sto dicendo che un'eventualità del genere avrebbe un impatto fortissimo, sia in Italia che all'estero. Sarebbe un segnale pessimo, anche per banche come Carige e Popolare di Milano, che hanno bisogno di aumenti analoghi. Insomma, mai come stavolta non possiamo permetterci di fallire». Sia sincero: com'è il reale stato di salute di Mps, a questo punto? «Mi faccia ricordare da dove siamo partiti. Ci siamo insediati il 27 aprile dell'anno scorso, e a metà maggio avevamo 150 finanziari che bussavano alla porta. C'era un deficit patrimoniale molto consistente, che tra i 3,4 miliardi di esercizio Eba, gli 1,9 miliardi di Tremonti bond da rimborsare e tutto il resto, ammontava a circa 6 miliardi. Oggi posso dire che la banca è solida. Se facciamo la ricapitalizzazione a maggio siamo a posto sul piano del patrimonio. Sul piano della redditività siamo in netto miglioramento, e in 18 mesi abbiamo ridotto i costi del 15% contro una media di sistema del 6%. La rete è stata totalmente ridisegnata, Viola ha messo in piedi una squadra di manager davvero eccellente». Ma avete ancora perdite su crediti molto rilevanti...

«Questo è vero, ma dipende dal ciclo economico del Paese, che non aiuta. Ora, come direbbe Obelix, se il cielo non ci crolla sulla testa, nel 2014 rivedremo il segno più alla voce Pil. Questo significa che la banca, che abbiamo rimesso in carreggiata, ha ottime possibilità di ritornare a correre». Lei ripete che al Monte serve un «socio forte». Un socio industriale, cioè un'altra grande banca, o un socio finanziario? «Al Montepaschi servono investitori solidi che ci facciano crescere, più che una banca con la quale fondersi. Dal mio punto di vista personale l'opzione è indifferente, ma dal punto di vista dell'istituto io reputo migliore la soluzione di uno o più soci finanziari».

Lo dice perché se arriva un'altra banca e si fonde con Mps la prima cosa che fa è cacciare i manager...

«Si sbaglia. La mia unica ambizione è che il Monte sia a posto. E per essere a posto, penso sia meglio un socio finanziario che mette i soldi, migliora le potenzialità della banca nel rispetto dei suoi legami con la città e con il territorio. Viceversa, se arriva un'altra banca, compra, incorpora e addio Siena».

Una «pratica» in cui lei è un maestro, fin dai tempi di Unicredit, quando comprava tutto e comprava troppo...

«In generale, le confesso che preferisco comprare che essere comprato. Quanto alla mia stagione a Unicredit, certo, ho commesso i miei errori, ma mi pare che il saldo finale sia straordinariamente positivo. Unicredit oggi è un colosso globale, fortissimo all'estero. Durante la mia gestione abbiamo investito in Germania, Austria, Polonia, Russia e Turchia, che guarda caso sono i Paesi che crescono di più. E se ripenso all'operazione Unicredit-Hyb, vedo parecchie analogie con la fusione **Fiat**-Chrysler fatta da Marchionne, per i pesi relativi tra le entità fuse. Dunque, ho ben poco di cui rammaricarmi».

Anche perché le hanno dato una montagna di soldi. Quel bonus da 40 milioni fa ancora discutere: una perizia chiesta dalla Procura di Roma dice che il suo compenso è stato il doppio del dovuto e ha «depauperato» la società. Che risponde? «Ho letto questa relazione di Stefano Loconte, un fiscalista di Bari che sostiene che da contratto avrei avuto diritto a una buonuscita inferiore. Sono punti di vista».

Io resto convinto che quel bonus fosse nei miei diritti, tanto che me lo hanno dato. E mi faccia dire che se avessi letto allora le intercettazioni telefoniche tra alcuni componenti del cda Unicredit e alcuni soggetti esterni alla banca, uscite sui giornali solo alcuni mesi dopo, sarei stato anche più rigido nella negoziazione sulla buonuscita». Via, non si lamenti, non le è andata poi così male...

«Non mi lamento. Infatti oggi sono qui a Siena, a lavorare quasi gratis, perché lo ritengo giusto e perché non voglio pesare sui conti della banca, proprio in una fase in cui purtroppo siamo costretti a ridurre gli organici».

Ma per i banchieri resta un enorme problema reputazionale. Siete considerati un «potere forte» che si arricchisce mentre il resto d'Italia impoverisce. E non avete fatto molto, in questi anni, per migliorare le cose...

«È vero. Abbiamo commesso molti errori. E non siamo stati capaci di spiegare alla gente cose positive che oggi ci si ritorcono contro. Per esempio, Mps ha un rapporto depositi/impieghi del 125%, cioè squilibrato: prestiamo più soldi di quanti ne incassiamo. Questo vale per tutto il sistema bancario. Eppure ci accusano di non finanziare

abbastanza l'economia reale, e noi finiamo per essere cornuti e mazziati. Il problema è che il nostro è un sistema troppo banco-centrico...».

Il problema è che avete finanziato gente che non se lo meritava, tipo Zunino o Zalesky? «Anche quello, certo. Ma tagliare gli impieghi di quel tipo ci porterebbe a ridurre il rapporto con i depositi al 115%, non di più. Il nodo è strutturale, dovremmo creare un vero mercato alternativo del debito, ed uscire così dal banco-centrismo di questi anni. E dovremmo cambiare radicalmente il nostro modo di fare comunicazione al cliente».

«Vaste programme», le direbbe De Gaulle. «Sì. Ma ironie a parte, questo è il vantaggio del Montepaschi di oggi. Per noi il 2013 è stato l'anno zero. Siamo ripartiti da un punto così basso, che ora possiamo essere davvero in prima fila nel cambiamento. Non abbiamo nulla da nascondere, e nulla da difendere. Se la Fondazione rispetta gli impegni, e se ci lasciano gestire l'istituto in piena autonomia, Mps può diventare il modello di un nuovo modo di fare banca». m.giannini@repubblica.it

Document LAREP00020140115ea1f00013

Profumo: il sistema banche a rischio se fallisce l'aumento di capitale Mps; L'intervista

MASSIMO GIANNINI

1,734 words

15 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

Profumo: il sistema banche a rischio se fallisce l'aumento di capitale Mps Profumo

«ABBIAMO chiuso un capitolo.

Ora si volta pagina. Dobbiamo mettere in sicurezza il Monte, e rilanciarlo in modo definitivo.

Abbiamo le energie e le strategie per farlo.

Pancia a terra per l'aumento di capitale.

Perché se salta l'aumento, non rischia solo il Monte, ma l'intero sistema bancario italiano». Appena rientrato nel suo ufficio di Rocca Salimbeni, Alessandro Profumo commenta così l'esito del cda, che ha preso atto del rinvio della ricapitalizzazione.

Un esito sofferto, preceduto da veleni e voci su una possibile uscita di scena dello stesso Profumo e dell'ad Fabrizio Viola.

Presidente, perché alla fine ci avete ripensato? Cosa vi ha convinto a restare, pur avendo perso la vostra partita? «Ecco, ci tengo subito a dire che Viola ed io non abbiamo giocato o perso nessuna "partita". Ho deciso di restare, e lui con me, per una ragione molto semplice: se ce ne fossimo andati, il traguardo della ricapitalizzazione e quindi del pieno rilancio della banca, che oggi resta molto difficile, sarebbe diventato impossibile».

Non sia immodesto: mi sta dicendo che senza di lei e Viola l'aumento a maggio non si farebbe e il Monte salterebbe per aria? «Non è questione di immodestia. È la realtà dei fatti. Viola ed io conosciamo bene le difficoltà che ci aspettano. Abbiamo deciso di affrontarle perché l'alternativa, e mi deve credere perché ho fatto alcune personali verifiche "sul campo", sarebbe stata molto più traumatica. Per Mps, non certo per noi. Anche per questo avevo insistito sulla ricapitalizzazione immediata. Il nostro sogno era poter procedere all'aumento, rimborsare i 3 miliardi di Monti bond, e poter dire "finalmente non siamo più sotto la tutela dello Stato". Se l'avessimo fatto subito, avremmo avuto una certezza. Rinviare tutto a maggio rende la prospettiva più incerta, e il percorso più accidentato». Si dice che vi ha convinti a restare il ministro del Tesoro. Che rapporti ha con Saccomanni? «Molto buoni. Anche se, devo dire, mi aspettavo un'incisività maggiore nei confronti della Fondazione».

Ma a questo punto lei non si sente un manager dimezzato? «Se fosse così non resterei un solo minuto al mio posto. In questi mesi Viola ed io abbiamo gestito la banca in piena libertà. Se abbiamo fatto errori, li abbiamo fatti in totale autonomia. All'ultima assemblea siamo stati seduti sei ore, a prenderci i pesci faccia. Le assicuro che non è piacevole. Siamo consapevoli di quanto è e sarà dura. E siamo consapevoli che alla fine, comunque vada, quelli che hanno sbagliato saremo noi. Se l'aumento di capitale fallirà ci diranno che non siamo stati capaci di portarlo a termine. Se riuscirà ci diranno "perché mai avete fatto tanto casino, per un rinvio di pochi mesi?". Abbiamo messo nel conto anche questo, e restiamo qui perché crediamo nel progetto Mps». L'aumento di capitale postposto a maggio avrà i suoi costi. C'è un costo «politico»: la Fondazione vuole tenere i piedi piantati dentro la banca. È il solito «socialismo municipale», che resiste. Questo non è un gigantesco problema? «Senta, qui non si tratta di impedire alla politica di tenere i piedi dentro la banca, ma di impedirgli di rimetterceli. E non solo alla politica, ma anche a un pezzo di sindacato, che esprime il sindaco della città.

Se vuole, uno dei motivi per cui ho deciso di restare è anche questo. Difendere l'autonomia della banca. Finora ci sono riuscito. Dalle sponsorizzazioni ai fidi, in questi mesi non c'è stata una sola decisione che sia stata ispirata dalla politica. Continuerà così».

C'è un costo economico del rinvio. Aumenterà l'onere degli interessi sui Monti Bond. Quanto peserà sui conti? «Dipende da quando partirà effettivamente l'aumento. Se sarà maggio, come previsto, i maggiori oneri sui Monti Bond saranno pari a 120 milioni, considerato che paghiamo un interesse del 9,5% l'anno. Lo fronteggeremo, ma anche per questo avremmo preferito partire subito».

Nel frattempo bisognerà ricostituire il consorzio di garanzia, e la Fondazione dovrà trovare i nuovi soci ai quali cedere parte del suo 33,5%. Si parla di altre Fondazioni, guidate da Cariplo. Lei che ne pensa? «Mi auguro che la Fondazione trovi gli interlocutori giusti. E mi auguro soprattutto che i tempi siano molto brevi e rispettati. Perché voglio dirle una cosa, con la massima chiarezza. Se non riusciamo a fare l'aumento di capitale, non è a rischio solo il Monte, ma l'intero sistema bancario italiano». Sta dicendo che se a maggio la vostra operazione fallisce si rischia un effetto domino? «Sto dicendo che un'eventualità del genere avrebbe un impatto fortissimo, sia in Italia che all'estero. Sarebbe un segnale pessimo, anche per banche come Carige e Popolare di Milano, che hanno bisogno di aumenti analoghi. Insomma, mai come stavolta non possiamo permetterci di fallire». Sia sincero: com'è il reale stato di salute di Mps, a questo punto? «Mi faccia ricordare da dove siamo partiti. Ci siamo insediati il 27 aprile dell'anno scorso, e a metà maggio avevamo 150 finanziari che bussavano alla porta. C'era un deficit patrimoniale molto consistente, che tra i 3,4 miliardi di esercizio Eba, gli 1,9 miliardi di Tremonti bond da rimborsare e tutto il resto, ammontava a circa 6 miliardi. Oggi posso dire che la banca è solida. Se facciamo la ricapitalizzazione a maggio siamo a posto sul piano del patrimonio. Sul piano della redditività siamo in netto miglioramento, e in 18 mesi abbiamo ridotto i costi del 15% contro una media di sistema del 6%. La rete è stata totalmente ridisegnata, Viola ha messo in piedi una squadra di manager davvero eccellente». Ma avete ancora perdite su crediti molto rilevanti...

«Questo è vero, ma dipende dal ciclo economico del Paese, che non aiuta. Ora, come direbbe Obelix, se il cielo non ci crolla sulla testa, nel 2014 rivedremo il segno più alla voce Pil. Questo significa che la banca, che abbiamo rimesso in carreggiata, ha ottime possibilità di ritornare a correre». Lei ripete che al Monte serve un «socio forte». Un socio industriale, cioè un'altra grande banca, o un socio finanziario? «Al Montepaschi servono investitori solidi che ci facciano crescere, più che una banca con la quale fondersi. Dal mio punto di vista personale l'opzione è indifferente, ma dal punto di vista dell'istituto io reputo migliore la soluzione di uno o più soci finanziari».

Lo dice perché se arriva un'altra banca e si fonde con Mps la prima cosa che fa è cacciare i manager...

«Si sbaglia. La mia unica ambizione è che il Monte sia a posto. E per essere a posto, penso sia meglio un socio finanziario che mette i soldi, migliora le potenzialità della banca nel rispetto dei suoi legami con la città e con il territorio. Viceversa, se arriva un'altra banca, compra, incorpora e addio Siena».

Una «pratica» in cui lei è un maestro, fin dai tempi di Unicredit, quando comprava tutto e comprava troppo...

«In generale, le confesso che preferisco comprare che essere comprato. Quanto alla mia stagione a Unicredit, certo, ho commesso i miei errori, ma mi pare che il saldo finale sia straordinariamente positivo. Unicredit oggi è un colosso globale, fortissimo all'estero. Durante la mia gestione abbiamo investito in Germania, Austria, Polonia, Russia e Turchia, che guarda caso sono i Paesi che crescono di più. E se ripenso all'operazione Unicredit-Hyb, vedo parecchie analogie con la fusione **Fiat**-Chrysler fatta da Marchionne, per i pesi relativi tra le entità fuse. Dunque, ho ben poco di cui rammaricarmi».

Anche perché le hanno dato una montagna di soldi. Quel bonus da 40 milioni fa ancora discutere: una perizia chiesta dalla Procura di Roma dice che il suo compenso è stato il doppio del dovuto e ha «depauperato» la società. Che risponde? «Ho letto questa relazione di Stefano Loconte, un fiscalista di Bari che sostiene che da contratto avrei avuto diritto a una buonuscita inferiore. Sono punti di vista».

Io resto convinto che quel bonus fosse nei miei diritti, tanto che me lo hanno dato. E mi faccia dire che se avessi letto allora le intercettazioni telefoniche tra alcuni componenti del cda Unicredit e alcuni soggetti esterni alla banca, uscite sui giornali solo alcuni mesi dopo, sarei stato anche più rigido nella negoziazione sulla buonuscita». Via, non si lamenti, non le è andata poi così male...

«Non mi lamento. Infatti oggi sono qui a Siena, a lavorare quasi gratis, perché lo ritengo giusto e perché non voglio pesare sui conti della banca, proprio in una fase in cui purtroppo siamo costretti a ridurre gli organici».

Ma per i banchieri resta un enorme problema reputazionale. Siete considerati un «potere forte» che si arricchisce mentre il resto d'Italia impoverisce. E non avete fatto molto, in questi anni, per migliorare le cose...

«È vero. Abbiamo commesso molti errori. E non siamo stati capaci di spiegare alla gente cose positive che oggi ci si ritorcono contro. Per esempio, Mps ha un rapporto depositi/impieghi del 125%, cioè squilibrato: prestiamo più soldi di quanti ne incassiamo. Questo vale per tutto il sistema bancario. Eppure ci accusano di non finanziare

abbastanza l'economia reale, e noi finiamo per essere cornuti e mazziati. Il problema è che il nostro è un sistema troppo banco-centrico...».

Il problema è che avete finanziato gente che non se lo meritava, tipo Zunino o Zalesky? «Anche quello, certo. Ma tagliare gli impieghi di quel tipo ci porterebbe a ridurre il rapporto con i depositi al 115%, non di più. Il nodo è strutturale, dovremmo creare un vero mercato alternativo del debito, ed uscire così dal banco-centrismo di questi anni. E dovremmo cambiare radicalmente il nostro modo di fare comunicazione al cliente».

«Vaste programme», le direbbe De Gaulle. «Sì. Ma ironie a parte, questo è il vantaggio del Montepaschi di oggi. Per noi il 2013 è stato l'anno zero. Siamo ripartiti da un punto così basso, che ora possiamo essere davvero in prima fila nel cambiamento. Non abbiamo nulla da nascondere, e nulla da difendere. Se la Fondazione rispetta gli impegni, e se ci lasciano gestire l'istituto in piena autonomia, Mps può diventare il modello di un nuovo modo di fare banca». m.giannini@repubblica.it

Document LAREP00020140115ea1f00004

FERMO PRIMO PIANO

Auto: 2.400 immatricolazioni in meno in 7 anni ci sono delle sorprese

541 words

15 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-FM

2

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Il 2013 è stato un anno nero. In calo la gran parte dei costruttori, ma

di LORENZO GIRELLI IL MERCATO dell'auto italiana si è chiuso nel 2013 con 1.303.534 nuove immatricolazioni. Un dato negativo rispetto al già magro bottino del 2012 (-7,09%) malgrado una lieve inversione di tendenza, dopo un trend al ribasso che andava avanti da 42 mesi consecutivi, nel mese di dicembre (+1,4%). Per trovare un numero minore di auto vendute occorre tornare indietro fino al 1978, quando le immatricolazioni si fermarono poco sotto la soglia del milione e 200mila. Al trend nazionale, anche se il dato è leggermente meno negativo, non si sottrae neanche la provincia di Fermo. Secondo la fotografia fornita dai dati dell'Unrae (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri) le automobili acquistate nel nostro territorio nel 2013 sono state 2.964, il 5,27% in meno rispetto al 2012 quando ne furono immatricolate 3.129. La spirale discendente del mercato dell'auto è però ben più visibile se al dato dell'anno appena trascorso confrontiamo quello del 2006, da considerare come anno pre crisi'. In questo caso il divario negativo è addirittura del 44,5%: 5.346 immatricolazioni contro 2.946. SE ANALIZZIAMO la situazione delle vendite delle singole marche, il calo accomuna gran parte dei costruttori, anche se non mancano dati in controtendenza piuttosto sorprendenti. La **Fiat** resta di gran lunga l'auto più acquistata, anche se rispetto al 2012 deve registrare un calo di 136 immatricolazioni, che passano da 882 a 746. In flessione anche l'Opel che rispetto al 2012 passa da 346 immatricolazioni a 300. Regge bene la Volkswagen che conferma nel 2013 le 252 immatricolazioni dell'anno precedente. In lieve calo la Ford, che dalle 161 del 2012 scende alle 149 dell'anno appena concluso, la Peugeot, che passa da 140 a 135 immatricolazioni, l'Audi che dalle 87 auto vendute nel 2012 scende a 77 e la Land Rover (da 49 a 57). Più marcato il segno meno per Bmw (da 100 a 70), Citroen (da 78 a 61), Chevrolet (da 88 a 67) e Alfa Romeo (da 61 a 43). Una vera e propria disfatta emerge se si confrontano i dati dello scorso anno con quelli del 2006. Tre esempi su tutti: la **Fiat** con un -39,8% (da 1240 a 746), l'Opel con -50,8% (da 610 a 300) e la Toyota con un calo addirittura del 77,9% (da 349 a 77). Fra i tanti segni meno c'è anche chi nel 2013 è riuscito a aumentare il suo giro d'affari. La Renault nel Fermano ha venduto 182 auto contro le 101 dell'anno precedente, la Lancia è risalita a 197 immatricolazioni rispetto alle 147 del 2012 e la Mercedes tiene alta la bandiera delle vetture di lusso aumentando del 60% le nuove immatricolazioni (da 79 a 127). Lievi incrementi anche per Nissan, Suzuki, Skoda, Jeep e Seat. Nella categoria supercar a fronte di un calo del 50% di acquirenti della Porsche (passata da 10 a 5 immatricolazioni), anche quest'anno, come nel 2012, un fermano è diventato proprietario di una Ferrari... beato lui.

Document RESCAR0020140115ea1f000m8

ECONOMIA & FINANZA

Mercato auto: 2013 col freno tirato Solo Reggio e Modena in positivo

375 words

15 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-NAZEMI

26

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

In Emilia Romagna immatricolazioni in calo, ora si guarda al 2014

Pier Luigi Martelli BOLOGNA **FIAT**, più 11 per cento. Volkswagen più 50 per cento, Ford più 19, Audi più 73, Bmw più 42... Se Reggio Emilia fosse l'Italia, l'industria delle quattro ruote non guarderebbe certo alla Cina per mandare le catene di montaggio a tutto gas. Il confronto fra le vendite di autovetture e fuoristrada nel 2012 e il 2013 regalano alla provincia reggiana un primato, forse, mondiale: +17,4%. Nell'anno appena finito sono state immatricolate 2600 unità in più. Per non parlare dei veicoli industriali passati da 1.359 unità a 2.617 con un balzo del 92%. Il fenomeno, soprattutto alla luce dei deprimenti dati delle altre province dell'Emilia Romagna ha però una sua, almeno parziale, spiegazione. A Reggio opera la Car Server, un colosso nazionale del noleggio auto che immatricola centinaia di mezzi che poi vanno sulle strade di tutta Italia. ANCHE Modena sfugge ai bilanci in rosso con un incoraggiante +1,1%. Poi, fari spenti. La provincia di Bologna perde il 2,3% delle immatricolazioni sul 2012 (e partiamo da un dato non certo esaltante), Ferrara quasi il 5, Forlì-Cesena l'8,7, Parma il 5,1, Piacenza il 2 circa, Ravenna il 5 e Rimini addirittura il 13,9%. La somma delle immatricolazioni in Emilia Romagna si ferma a 114.383 contro le 115.597 del 2012: -1,1%. Grazie alla straordinaria performance di Reggio il saldo è addirittura positivo per i mezzi commerciali: +3,6%. Ma analizzando nelle varie province questo termometro della salute delle imprese, si incrociano però solo segni negativi: Bologna -8,6%, Ferrara -21, Forlì-Cesena -12,5, Modena -4,7, Parma -17,8, Piacenza -21,3, Ravenna -12,6, Rimini -8,4. L'andamento per marca varia da provincia a provincia. ma brand come Audi, Bmw, Mercedes, Land Rover e Maserati (parliamo quindi di modelli da 40mila euro in su) mediamente se la cavano meglio di quelli più popolari. Fatta eccezione per le low cost: Hyundai, Dacia, Kia marciano generalmente incrementi interessanti a scapito di **Fiat**, Vw e delle marche francesi.

Document RESCAR0020140115ea1f000f2

Economia

La trattativa sul contratto in Italia ; L'azienda vedrà i sindacati dopo il cda di fine gennaio

MARINA CASSI

262 words

14 January 2014

La Stampa

STMA

NAZIONALE

9

Italian

(c) 2014, La Stampa

Mentre da Detroit rimbalzavano le parole del presidente e dell'amministratore delegato di **Fiat**, John Elkann e Sergio Marchionne, ieri a Torino è ripresa la trattativa tra l'azienda e Fim, Uilm, Fismic, Ugl e associazione Quadri, chiamati a rinnovare il contratto di gruppo che riguarda oltre 80 mila addetti che lavorano in Italia. Dall'incontro è intanto emerso che con ogni probabilità che nei giorni immediatamente successivi al consiglio di amministrazione del 29 gennaio ci sia un incontro informativo tra azienda e sindacati, come prevede il contratto di gruppo dopo semestrali o consigli particolarmente importanti.

Quella di ieri è stata una lunga giornata di trattativa sulle parti normative del contratto: dalla flessibilità degli orari, chiesta dal sindacato, alle regole sull'uso dei permessi retribuiti fino al funzionamento delle commissioni di partecipazione e all'organizzazione del lavoro negli stabilimenti. Come sintetizza il segretario Fismic Roberto Di Maulo si tratta si è parlato di «una serie di elementi necessari per conciliare meglio tempo di lavoro e tempo di vita».

Questa mattina, a partire dalle 10, saranno consegnati i testi: su questi riprenderà il confronto tra azienda e rappresentanti dei lavoratori, con la speranza da parte del sindacato di poter concludere nel round di oggi la discussione sulle parti normative e poter quindi passare, nei prossimi incontri, ad affrontare la parte economica. L'obiettivo resta quello di concludere la trattativa sul contratto entro la fine del mese, ma probabilmente non sarà così facile.

Document STMA000020140116ea1e001j7

Economia

Marchionne alla guida di Fiat-Chrysler almeno fino a metà 2017

TEODORO CHIARELLI

684 words

14 January 2014

La Stampa

STMA

NAZIONALE

8

Italian

(c) 2014, La Stampa

L'ad: "A fine mese si deciderà la sede, nuovo piano a maggio"

Tecnologia Ferrari per i motori dei nuovi modelli Alfa Romeo

Pochi giorni e la svolta della **Fiat** sarà completata. In settimana il closing dell'annunciato acquisto del 41,5% di Chrysler in mano al fondo Veba. Poi, il 29 gennaio, il consiglio di amministrazione del Lingotto deciderà sul nome della nuova società (che conterrà sia il brand «**Fiat**» che quello «Chrysler»), sulla quotazione (avverrà entro l'anno) e su sede legale e quartier generale. In quella occasione sarà definita l'agenda. A fare l'annuncio a Detroit, all'Auto Show - il più importante salone degli Stati Uniti - i vertici del gruppo prossimo alla fusione: il presidente di **Fiat**, John Elkann, e l'amministratore delegato di **Fiat** e presidente e ad di Chrysler, Sergio Marchionne.

Proprio riguardo al manager italo-canadese, Elkann spiega che resterà alla guida del gruppo almeno per i tre anni del nuovo piano industriale che verrà approvato il primo maggio. Marchionne terrà il timone di **Fiat** Chrysler almeno sino a metà 2017. «Il mio successore - aggiunge l'ad - dovrebbe essere un interno. Da tempo stiamo lavorando a formare la squadra di vertice». Chiosa Elkann: «Sono assolutamente tranquillo della panchina di **Fiat**-Chrysler. Quello di cui sono sicuro è che il vertice della nuova società sarà composto da Marchionne e dal sottoscritto. Non cambieranno presidente e ad, non c'è dubbio che il piano industriale sarà portato avanti da Marchionne». Pressato dai giornalisti, Marchionne taglia corto. Il gioco delle poltrone non lo interessa, semmai lo infastidisce. E' chiaro che ha in mente un percorso, ma resta testardamente abbottonato. «Quello che preme a me e a John è la continuità dell'azienda».

Marchionne ribadisce che il Lingotto non ha bisogno di un aumento di capitale per finanziare il raggiungimento del 100% Chrysler. E invita a essere cauti anche sull'ipotesi di un convertendo: «E' un'idea che stiamo valutando, non l'abbiamo sposata. La decisione sarà presa dopo il piano industriale». Il convertendo è vantaggioso rispetto a un aumento di capitale, mette in evidenza Marchionne, perché consente di emettere azioni nel futuro a un prezzo che riflette il valore dell'opzione inerente al passaggio del tempo. Poi spiega: «E' un'operazione complessa. La maggior parte dei convertendo che ho visto ha un prezzo di conversione superiore al prezzo di Borsa al momento». Nessun timore, invece, per il debito della nuova società. «Se avessi ascoltato tutti gli analisti sarei morto di un attacco di cuore. Abbiamo le risorse». Il manager con il maglione nero affronta, per l'ennesima volta, la questione della sede e della piazza di quotazione. «La storia di Chrysler è centrata su Detroit: in termini di accesso ai mercati di capitale e delle possibilità finanziarie, gli Usa per definizione sono quelli che offrono vantaggi». Comunque parlare di «headquarter» è anacronistico, significa parlare di domicilio legale che, per esempio, per Cnh è l'Olanda».

Sulle future mosse di **Fiat**-Chrysler, Marchionne ribadisce che la grande scommessa, legata al mercato premium, si chiama Alfa Romeo. «Fino a quando ci sarò io alla guida, l'Alfa sarà prodotta in Italia». Magari utilizzando l'enorme patrimonio di conoscenze tecniche del Cavallino Rampante, soprattutto per quanto riguarda i motori. «Sarebbe da imbecilli non sfruttare il know-how della Ferrari». L'obiettivo di **Fiat** in Italia, alla luce del piano che verrà presentato a maggio, rimane quindi di far rientrare al lavoro tutti i cassaintegrati. «L'importante - sostiene Marchionne - è che la politica non ci spari contro». A chi gli chiede se governo e sindacati avranno voce in capitolo sul piano industriale, una risposta laconica: «La grande cosa di essere una società privata è di poter decidere il proprio futuro. Non ci sono state garanzie per nessuno da quando ho assunto questo lavoro». Il presidente Elkann usa parole affettuose per l'ad: «Sono grato a Sergio, è un giorno importante. L'accordo **Fiat**-Chrysler apre la strada a un futuro che prima sognavamo. Sono orgoglioso e felice».

Marchionne resterà almeno fino al 2017; Il piano Fiat-Chrysler; "Le Alfa saranno prodotte in Italia. Per la sede gli Usa offrono vantaggi"

9 DAL NOSTRO INVIATO PAOLO GRISERI DETROIT

571 words

14 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

(segue dalla prima pagina)

DAL NOSTRO INVIATO PAOLO GRISERI DETROIT - Sarà Sergio Marchionne a gestire fino a fine decennio la nuova società che nasce in queste settimane dalla fusione tra **Fiat** e Chrysler: «Marchionne resterà al suo posto almeno fino alla fine del piano triennale che presenteremo a maggio», conferma in conferenza stampa John Elkann, presidente «particolarmente felice» per l'acquisizione di Chrysler. «Arrivare a Detroit era il sogno di mio nonno e del nonno di mio nonno», dice ricordando insieme l'Avvocato e il fondatore della **Fiat**, Giovanni Agnelli. Come si tradurrà in realtà quel sogno, che cosa resterà delle radici italiane nella nuova società lo scopriremo il 29 gennaio al termine del consiglio di amministrazione del Lingotto. Marchionne fornisce alcune anticipazioni.

«Non nascerà una società nuova.

La società c'è già, è la **Fiat** che ha acquistato la Chrysler. Valuteremo tempi e modi per portarla a Wall Street». Servirà un convertendo per i nuovi modelli che realizzerete? «È una delle ipotesi ma non l'abbiamo sposata». Si dovrà decidere in fretta anche il nome della società nuova che sbarcherà alla Borsa di New York: «Posso dire con assoluta certezza che avrà al suo interno sia Chrysler che **Fiat**». Più probabilmente sarà un nome completamente nuovo (c'è chi ipotizza «motor company») con **Fiat** e Chrysler nella dicitura.

Più complessa la discussione sulla sede centrale, il cosiddetto quartier generale. Anche questa decisione verrà annunciata il 29 gennaio. In Italia i vertici del Lingotto hanno sempre detto che «una società globale non ha un solo quartier generale ma diverse sedi continentali ugualmente importanti». Ieri, rispondendo alle domande dei giornalisti americani, Marchionne ha detto che «certamente Detroit potrebbe avere le caratteristiche per diventare il quartier generale del nuovo gruppo». Solo nelle prossime settimane capiremo se si è trattato di una semplice dichiarazione ipotetica o se invece era l'anticipazione di una scelta. Qualche certezza è venuta sulle produzioni italiane. «Il piano industriale lo presenteremo il 2 maggio», ha detto l'ad ironizzando sul fatto che «il giorno prima, il primo maggio, si riunirà il consiglio di amministrazione».

«Fino a quando io sarò amministratore delegato - ha aggiunto - tutte le Alfa saranno prodotte in Italia». Affermazione importante perché potrebbe dare certezze alle missioni dei diversi stabilimenti della Penisola. I rapporti con l'Italia rimangono quelli scelti con l'arrivo di Marchionne nel 2004: «Negli ultimi dieci anni - dice John Elkann - abbiamo avuto un rapporto costruttivo con la politica italiana: **Fiat** ha investito e non ha chiesto aiuti». E quando si chiede a Marchionne se teme una nuova instabilità politica, l'ad mostra meno apprensione di un tempo: «Come azienda abbiamo attraversato turbolenze peggiori». In sostanza, più la **Fiat** diventa globale, meno dipende dalla politica italiana. Quanto diventerà ancora globale la **Fiat**? A quali ulteriori alleanze pensa? «Si fanno tanti nomi, compresi quelli di Suzuki e Peugeot ma non c'è nulla di deciso, parliamo con tutti», dice Marchionne ai giornalisti italiani.

A quelli americani smentisce l'ipotesi Peugeot ma non la esclude del tutto. In tanto parlare di futuro, il presente di **Fiat-Chrysler** in Usa è la nuova 500c, l'auto destinata alla classe media che domina lo stand del Motor Show: dal suo successo dipende buona parte delle vendite dei prossimi anni.

Document LAREP00020140114ea1e0000x

CORRIERE DELLA SERA

Economia

A Detroit L'amministratore delegato: «Non importa se il mio successore sarà italiano, basta parli inglese»; Marchionne in Fiat-Chrysler fino al 2017

Massimo Gaggi

813 words

14 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

31

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

«La sede? L'America offre vantaggi». Elkann: avremo il futuro che volevamo Il rilancio del Biscione Per l'Alfa, prodotta solo in Italia, una missione globale con l'esperienza Ferrari

DETROIT (Michigan) - La pensione è ancora lontana per il 61enne Sergio Marchionne che, come ha chiarito ieri lo stesso presidente John Elkann, resterà amministratore delegato di **Fiat**-Chrysler almeno fino al completamento del piano triennale che lancerà a maggio, cioè fino a 2017. E lo guiderà dagli Usa. La decisione sul nuovo quartier generale verrà a fine mese, ma l'analisi di Marchionne è chiara: va scelta la sede con le migliori possibilità di accesso al mercato dei capitali «e gli Stati Uniti sono per definizione quelli che offrono i maggiori vantaggi».

Abituati ai manager Usa che in genere si ritirano piuttosto presto (Jack Welch, artefice del rilancio General Electric, recita da quasi 14 anni la parte del guru in quiescenza), i media americani da tempo ipotizzavano un'uscita di scena, una volta completata la fusione avviata nel 2009. Magari per indossare una casacca diversa (qualcuno aveva parlato addirittura di General Motors). Niente di tutto questo: Marchionne (che pure una volta aveva parlato di ritiro dopo il 2015) deve essere stufo dell'etichetta di pokerista e «dealmaker» affibbiata da qualche columnist che pensa a lui come a un campione del «mordi e fuggi». Il manager italo-canadese ora sembra deciso a cimentarsi nel ruolo di costruttore di imperi. E per quello che nascerà dalla fusione tra **Fiat** e Chrysler ha in mente alcuni punti chiari enunciati al Salone di Detroit.

Il nuovo gruppo avrà cuore americano perché qui è il mercato, qui ci sono l'economia e il sistema produttivo che meglio hanno reagito alla crisi e qui è il mercato dei capitali più fluido. Il futuro degli stabilimenti italiani è comunque assicurato, ma Marchionne non si aspetta, a breve, una ripresa significativa dell'Europa: per continuare a correre, ha spiegato, a **Fiat**-Chrysler bastano un paio di grossi mercati. E, visto che anche il Brasile dà segni di stanchezza dopo una lunga galoppata, il leader probabilmente pensa alle nuove scommesse in Asia, Cina in testa, oltre che agli Stati Uniti. Quanto ai prodotti, inutile scannarsi con gli asiatici sulle utilitarie supereconomiche: si punterà sempre più sul segmento «premium», il mercato delle vetture di alta qualità (e alto valore aggiunto), lasciato in passato nelle mani di Mercedes, Bmw e Audi. Una battaglia che verrà combattuta puntando su Alfa e Maserati, oltre che sulle piccole di tendenza come la Cinquecento. La cosa migliore che si può fare per l'Italia, dice Marchionne, è rendere globali i suoi marchi.

Ferrari nel cofano Alfa

Il piano sarà centrato soprattutto sul rilancio del Biscione che dovrà riconquistare una capacità di penetrazione globale, dagli Usa all'Asia, grazie alla forza della rete del nuovo gruppo. Ma bisognerà anche tornare al vero carattere Alfa. Perciò niente più motori in condominio con **Fiat** (salvo per i modelli più piccoli): per architettura e motorizzazioni si punterà su soluzioni esclusivamente Alfa sfruttando anche tutta l'esperienza della Ferrari.

Il nuovo quartier generale

La sede e il nome (nel quale, comunque, compariranno sia la parola **Fiat** che Chrysler) verranno decise dal consiglio del 29 gennaio. Marchionne ed Elkann hanno cercato di sdrammatizzare spiegando che l'eventuale collocazione del ponte di comando fuori dal nostro Paese non comprometterà la presenza **Fiat** in Italia né avrà motivazioni fiscali: «Non cerchiamo di pagare meno tasse», ha spiegato Marchionne. «La Cnh paga in Italia le tasse per i camion che produce a Brescia anche se adesso ha sede altrove. E poi con le perdite del passato la **Fiat** ha accumulato tanti crediti fiscali che dovrebbe fare per vent'anni i profitti della Volkswagen per riassorbirli

tutti». Pochi i dubbi su una sede Usa: «Cerchiamo la soluzione migliore in termini di accesso al mercato dei capitali, di possibilità di finanziare in modo fluido i nostri investimenti». E qui un'altra conferma: niente aumento di capitale, una soluzione che distruggerebbe valore, mentre è visto con favore (ma non è scontato) il ricorso a un prestito convertendo.

Il sollievo di Elkann

«Per me questo è un giorno felice» ha detto il presidente. «Sono arrivato a Torino vent'anni fa per studiare ingegneria e da allora ho vissuto molti brutti momenti. La vita del gruppo è stata spesso precaria. Ma negli ultimi dieci anni siamo stati un esempio di rapporto costruttivo con la politica perché abbiamo investito in Italia senza chiedere nulla al governo. E, dopo le decisioni dei giorni scorsi, per la prima volta oggi ho la certezza che la **Fiat** ha davanti a sé quel futuro fatto di realtà positive che fino a qualche tempo fa potevamo solo sognare».

Massimo Gaggi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140114ea1e00083

CORRIERE DELLA SERA

Economia

I piani I nuovi mercati; Con Jeep e Alfa la sfida cinese nel top di gamma

Bianca Carretto

384 words

14 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

31

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

John Elkann e Sergio Marchionne, orgogliosi di essere arrivati dopo dieci anni alle soglie della firma per l'acquisto di Chrysler. Ora guardano al futuro che, come il presidente della **Fiat** ha più volte sottolineato, per un lungo tratto di strada costruiranno ancora insieme. Preso atto che l'Europa, per almeno altri dodici mesi, vivrà nell'oblio, rimangono due le aree su cui investire concretamente. Nei prossimi anni **Fiat** Chrysler consoliderà la presenza negli Stati Uniti (nel 2013 ha venduto 1.800.368 auto, su un totale di 15,6 milioni, in crescita del 9%), ormai «mercato domestico» e probabile sede del gruppo post fusione. La vera sfida avverrà in Asia, il solo continente che ancora non è stato conquistato.

Inutile oggi ipotizzare alleanze con Suzuki (tuttora legata formalmente a Volkswagen) o con Mazda (è in atto la collaborazione industriale per la realizzazione di uno spider in comune) o con altri partner; i lavori in corso vedono solo l'allargamento della cooperazione con Gac, una joint venture attiva dal 2009. In Cina nel 2013 sono state prodotte e vendute 21milioni di vetture, per il quinto anno consecutivo è il mercato più importante del mondo, ma oggi nel paese «solo» 120 milioni di persone possiedono un'auto, ossia meno di 100 ogni mille persone, nel mondo sono più di 150. La crescita pare inarrestabile, quest'anno potrebbe chiudersi a quasi 25 milioni. **Fiat** produce in Cina, nello stabilimento di Changsha, Viaggio e Ottimo sviluppate sulla stessa piattaforma. In fabbrica attualmente si lavora su due turni e il miglioramento deve avvenire non solo a livello industriale ma anche commerciale. La rete dei concessionari(attualmente 120) deve almeno raddoppiare per permettere prima l'ingresso di Jeep, quasi sicuramente con Cherokee, del suv che sta per arrivare anche in Europa e poi dell'Alfa: questo è il traguardo di Marchionne. Rilanciare il marchio del Biscione non per «dominare il mercato del premium, solo per toglierne una fettina ai tedeschi». Quanto tempo servirà ancora? Il piano che verrà illustrato a fine aprile ha una durata di tre anni, troppo pochi per costruire un'intera gamma, produrla ed immetterla globalmente: la pensione di Sergio è ancora lontana

Bianca Carretto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140114ea1e0002s

CORRIERE DELLA SERA

Economia

Sussurri & Grida; Bpm, Giarda prende tempo per la nomina di Castagna

msideri@corriere.it

749 words

14 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

37

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

(f.d.r.) Si comincia con una fumata nera. Il comitato nomine della Bpm, riunito ieri sotto la presidenza di Dino Piero Giarda per l'esame dei candidati al consiglio di gestione, ha deciso di riaggiornarsi. Per deliberare resterebbero da definire ancora diversi dettagli che dovrebbero andare a posto nel corso della settimana. Giarda ha convocato per venerdì il consiglio di sorveglianza per completare l'assetto di vertice della popolare milanese e dunque la fumata bianca, a meno di imprevisti sempre possibili, dovrebbe arrivare in settimana. L'attesa è soprattutto sul nome del prossimo consigliere delegato di Piazza Meda. Dopo lo stop a Giarda per il trasferimento di Fabrizio Viola da Siena a Milano, sul tavolo è rimasto il nome di Giuseppe Castagna su cui, tuttavia, fonti vicine alle trattative riferiscono che il presidente non avrebbe ancora sciolto le riserve.

Il comitato ieri avrebbe iniziato a discutere della procedura di selezione e dei dettagli del mandato da affidare al consigliere delegato e degli emolumenti. Castagna, che si è incontrato venerdì con Giarda, avrebbe chiesto oltre all'incarico di consigliere delegato anche la nomina a direttore generale di Bpm, per slegare la durata del proprio mandato da quello del consiglio di gestione, che scadrà ad aprile 2016. Da statuto il comitato nomine deve deliberare obbligatoriamente con il voto favorevole di uno dei due rappresentanti di Investindustrial e di uno dei due soci industriali Credit Mutuel e Fondazione Cassa di Alessandria e non è escluso che la fumata nera sia da mettere in relazione anche alle diverse visioni in seno al comitato. Anche se Andrea Bonomi era stato il primo a sondare Castagna per offrirgli la guida di Piazza Meda, in questo momento il patron di Investindustrial non ha intenzione di fare le barricate per blindare la nomina e di arrivare a un braccio di ferro con Giarda, che sugli altri nomi del consiglio, a partire da quello presidente Mario Anolli, avrebbe già le idee chiare. Il finanziere milanese ha interesse a che il suo investimento in Bpm sia tutelato e valorizzato da un consiglio di gestione di alto standing, in grado di portare quegli aggiustamenti alla governance richiesti dalle banche che hanno garantito l'aumento di capitale da 500 milioni già deliberato, che andrà collocato sul mercato. Se non si riesce a trovare la quadra su Castagna potrebbe riprendere quota la scelta interna e il favorito sarebbe Davide Croff.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Natuzzi arruola Saltalamacchia

(a. rib.) Marco Saltalamacchia, già top manager di Bmw, **Fiat** e Renault, da gennaio è il nuovo chief commercial officer di Natuzzi. Il manager romano ma con solide origini eoliane, di 52 anni, vanta una lunga esperienza internazionale e adesso si occuperà di tutti i mercati del gruppo di arredamento pugliese presente in 123 Paesi. L'esordio professionale di Saltalamacchia avviene nel mondo del marketing prima con Merloni Elettrodomestici e poi con Standa. Quindi, nel 1991, inizia una ventennale esperienza nel settore automobilistico. Per dieci anni lavora per Renault in Italia, Germania e Francia dove ricopre vari ruoli. Quindi ritorna in Italia perché la **Fiat** gli affida la responsabilità della divisione flotte e usato per tutto il gruppo. Passa poco più di un anno a Torino perché il gruppo Bmw lo convince a spostarsi a Milano per occupare la poltrona di amministratore delegato in Italia. Cinque anni dopo si trasferisce nella sede centrale di Monaco di Baviera perché è promosso per l'Europa. Incarico che lascia nel 2010 quando decide di ritornare in Italia per dedicarsi all'attività di imprenditore e consulente di gruppi come Alcantara e la stessa Natuzzi con la quale ora è iniziata una nuova sfida.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Micheli, i miliardi al Nasdaq e il lock up

(m.sid.) Dai 72 dollari per azione dell'8 gennaio scorso Intercept Pharmaceuticals è schizzata sul Nasdaq ai 486 dollari di venerdì per ripiegare ieri a 362. Nonostante il -20% di ieri la società che si basa su una molecola

inventata dal professor Roberto Pellicciari e il cui maggiore investitore è il fondo Genextra della famiglia Micheli (46% del capitale) capitalizza 6,8 miliardi. Tanto che la stessa Forbes ha ricordato come Francesco Micheli fosse già apparso nella classifica Forbes World Billionaires 2001 (ai tempi di Fastweb). Una sorta di augurio. Nemmeno tanto teorico visto che il lock up per la società scadeva dopo 6 mesi dalla quotazione avvenuta nell'ottobre del 2012.

msideri@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140114ea1e0001h

FORLI' PRIMO PIANO

Auto, mercato dimezzato in sette anni E nel 2013 si è toccato il fondo scendere

424 words

14 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-CE

12

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Le immatricolazioni di veicoli nella nostra provincia continuano a

di FABIO GAVELLI DIMEZZATE in sei anni. I numeri sono impietosi: dal 2007, ultimo anno prima della crisi, al 2013, le vendite di auto in provincia sono precipitate. Le immatricolazioni rilevate dal centro studi Unrae (l'Unione nazionale rappresentanti veicoli esteri) per autovetture e fuoristrada sono in continua discesa. Hanno fatto eccezione solo le stagioni caratterizzate dagli ecoincentivi, che hanno sostenuto un mercato in difficoltà. SOLO NELL'ULTIMO anno il calo è stato dell'8,7%, che s'impenna al 37% se riferito al triennio, il peggiore dal dopoguerra per i commercianti di veicoli. Un dato spalmato su tutti i periodi dell'anno, se si pensa che nel 2007 l'unico mese in cui furono vendute meno di mille auto risultò (ovviamente) agosto, mentre nel 2013 la quota simbolo delle mille auto non è mai stata raggiunta: la punta si è registrata in gennaio, con 860 immatricolazioni. LA TENDENZA non ha risparmiato nessuna delle principali marche. **Fiat** sette anni fa viaggiava sulle 3 mila 600 vetture messe in strada e ora deve accontentarsi di 1.741, che le assicurano comunque il 20% del mercato locale; **Bmw** è crollata da 551 a 140 macchine, pesanti diminuzioni pure per **Citroen**, **Peugeot**, **Ford**, **Lancia**, **Volkswagen** e **Renault**. Ristretta di molto la fetta per **Seat**, che da 324 vetture è scesa a 54, per la **Smart**, passata da 102 a 16 e della **Suzuki** che dalle 183 di sette anni fa si limita a 39. Costanti le rare vendite dei prodotti di lusso, come **Ferrari** (da 1 a 3), **Jaguar** (5 erano e tante sono rimasti) e **Maserati** (da 2 a 1). IN UN PANORAMA di arretramento generalizzato, l'unica controtendenza evidente negli ultimi anni è appannaggio delle vetture ecologiche'. Le macchine alimentate a **Gpl** e **metano** hanno salvato in alcuni casi la stagione e portato al continuo aumento dei distributori di carburanti diversi da benzina e gasolio. CI SONO POI alcune marche, più di nicchia, che nell'ultimo anno hanno invece aumentato la diffusione: è il caso di **Kia** (se ne parla a parte), **Toyota** (da 220 a 312 vetture immatricolate fra il 2012 e il 2013) e **Honda** (balzati da 33 a 47). La lunga crisi ha un po' ridefinito le gerarchie all'interno del mercato, ma solo in minima parte ridotto le marche presenti sul territorio: erano 49 in totale nel 2007, ora sono comunque rimaste in 45.

Document RESCAR0020140114ea1e000la

PIANURA

BENTIVOGLIO; I vampiri' del gasolio restano impantanati nel fango

280 words

14 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-BO

20

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

BENTIVOGLIO AVEVANO già caricato due cisterne con 2000 litri di gasolio rubato da un'azienda agricola di Bentivoglio e stavano per darsi alla fuga ma, il **Fiat** Ducato appesantito dal carico si è impantanato nel fango dopo pochi metri. A nulla sono serviti i tentativi dei soliti ignoti di liberare dal fango il mezzo trainandolo con un **Fiat** Cubo. I quattro ladri così hanno dovuto abbandonare il bottino che sarebbe ammontato a migliaia di euro. A recuperare il gasolio e i due mezzi (entrambi risultati rubati) sono intervenuti i carabinieri della stazione di Bentivoglio e della compagnia di Molinella. L'azienda, teatro del furto, si trova in via Ringhiera e i soliti ignoti, secondo gli uomini dell'Arma, sono dei specializzati in questi tipi di razzie dal momento che prima di arrivare nella Bassa avevano rubato carburante in una ditta di calcestruzzi. Proprio qui si erano impossessati dei due mezzi utilizzati per derubare del gasolio l'impresa agricola di Bentivoglio.

Dopo aver compiuto la razzia, i soliti ignoti hanno abbandonato i due furgoncini. Il **Fiat** Cubo è stato recuperato nella frazione Santa Maria Induno. I ladri devono essersi dati alla fuga in autostrada con una terza auto. I carabinieri pensano che i furfanti rubino il gasolio per poi rivenderlo sotto costo a degli autotrasportatori della zona. A Bentivoglio, infatti, c'è il casello autostradale e l'Interporto dove è possibile che esista un mercato nero di carburante rubato. E' soltanto un'ipotesi degli uomini dell'Arma che continuano le indagini visto che negli ultimi mesi sono aumentati gli assalti alle aziende agricole da parte dei vampiri' del gasolio. Matteo Radogna

Document RESCAR0020140114ea1e000jk

ECONOMIA & FINANZA

Fiom contro Cgil «Avete firmato un accordo anti sindacale»

292 words

14 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-NAZ

27

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

ROMA FIOM contro Cgil sul testo della rappresentanza sindacale firmato venerdì scorso da Susanna Camusso e dagli altri leader di Cisl, Uil e Confindustria. In una lettera al segretario generale della Cgil, il numero uno della Fiom, Maurizio Landini, chiede a nome della segreteria nazionale dei metalmeccanici riunita ieri, di sospendere la firma dell'intesa, in attesa di sottoporla al voto degli iscritti alla Cgil, come previsto dallo stesso statuto. Ma la Cgil ribadisce la «straordinaria importanza» del testo. La Fiom, che chiede anche di convocare «con urgenza» il direttivo di corso d'Italia, contesta innanzitutto che i contenuti non siano stati «mai discussi in nessun organismo dirigente» dell'organizzazione e punta il dito, in particolare, contro le sanzioni, verso le organizzazioni sindacali ed i lavoratori eletti, previste per chi non rispetta gli accordi.

ACCORDI che, sulla base delle nuove regole (che indicano anche la soglia del 5% di rappresentatività per sedere al tavolo di contrattazione), vengono approvati e ratificati a maggioranza semplice e, a quel punto, effettivamente validi per tutti. E punta il dito anche contro l'arbitrato interconfederale individuato, in via transitoria, per affrontare «comportamenti non conformi» agli accordi: questo, sottolinea la Fiom, «in sostituzione dell'autonomia delle singole categorie». Così, è la posizione di Landini e dei suoi, «di fatto si limitano le libertà sindacali, anche in contrasto con la recente sentenza della Corte costituzionale sulla **Fiat**». Nell'accordo, è ancora il giudizio della segreteria della Fiom, «compaiono elementi che configurano una concezione proprietaria dei diritti sindacali». In una nota alle proprie strutture, invece, la Cgil conferma «la straordinaria importanza del passaggio alla fase attuativa dell'accordo che determina i criteri di rappresentanza e di democrazia sindacale».

Document RESCAR0020140114ea1e0004y

ECONOMIA & FINANZA

Fiat, Marchionne resta fino al 2017 «Alfa in Italia, Borsa entro l'anno»

404 words

14 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-NAZ

27

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Elkann: «Panchina tranquilla». L'ad: «Riassorbiremo chi è in cig»

dall'inviato Giampaolo Pioli NEW YORK PER SERGIO Marchionne la mission accomplished' arriverà solo fra tre anni e l'Alfa Romeo non lascerà mai l'Italia, almeno fino a quando rimarrà lui. In «**Fiat**-Chrysler secondo il presidente John Elkann che parla dal salone dell'auto di Detroit la panchina è tranquilla»: l'ad avrà il tempo per completare quello che si chiama fusione e ingresso nella borsa americana realizzando anche il piano industriale che verrà presentato a maggio. QUELLA di Marchionne e Elkann è una coppia affiatissima che crea sempre interesse nella motor city in cerca di rilancio. I due parlano sapendo di essere attentamente scrutati sia in Usa sia in Italia. La continuità della guida ai vertici della casa automobilistica Italiana e americana è garantita per il lungo periodo anche se per la prima volta è la stessa **Fiat**-Chrysler a mettere sul tavolo il tema dell'eventuale cambio dell'ad che comunque «dovrebbe essere una figura interna». «Non mi interessa che il mio successore parli Italiano dice Marchionne. L'importante è che parli inglese per farsi capire nel mondo». C'è la conferma che entro l'anno il titolo potrebbe entrare in Borsa insieme ad un'altra garanzia: «I nomi **Fiat** e Chrysler aggiunge Marchionne rimarranno entrambi nella nuova società». SU NOME e sede del gruppo si deciderà nel cda del 29 gennaio. Ma Marchionne lascia intendere che sono gli Stati Uniti a offrire vantaggi sul piano dei capitali e delle possibilità finanziarie. E lancia una frecciata agli analisti: «Se li avessi ascoltati mi sarebbe venuto un attacco di cuore». Quando lo pungolano chiedendo se anche i sindacati avranno voce in capitolo sul piano industriale Marchionne rilancia che «l'obiettivo è far rientrare tutti i cassintegrati», ma aggiunge che «la grande cosa per una società privata è la libertà di poter decidere del proprio futuro. E non ci sono garanzie assolute per nessuno da quando ho assunto questo lavoro». Tocca a Elkann rispondere sul rapporto odierno tra **Fiat** e politica: «Nell'ultimo decennio la **Fiat** è stata un esempio di interazione costruttiva con la politica. dice Abbiamo investito in Italia e non abbiamo chiesto nulla allo Stato». Il titolo in Borsa prima rallenta poi riprende. Mentre i sindacati si dicono pronti e preparati al confronto.

Document RESCAR0020140114ea1e0004u

CORRIERE DELLA SERA

Primo Piano

La polemica su industria e editoria; Della Valle: la Fiat ha preso dall'Italia tutto ciò che ha voluto

187 words

13 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

10

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

L'imprenditore Diego Della Valle, intervenuto ieri alla trasmissione L'Arena di Massimo Giletti su «Rai 1», è tornato sulla vicenda del controllo del «Corriere della Sera», di cui è azionista. La famiglia Agnelli, ha detto Della Valle, «abbandona l'Italia e poi quando può vuole mettere il dito su un pezzo importante della comunicazione di questo Paese per poterlo barattare sul piatto della bilancia politica». «In un momento così c'è bisogno di competitività e solidarietà. Invece ho visto da parte di quello che rimane della famiglia Agnelli un atteggiamento che non mi piace, nonostante quello che hanno avuto negli ultimi 40 anni. Ora la cosa che fanno è andarsene dall'Italia e scordarsi il Paese. **Fiat** è un'azienda che ha preso dall'Italia tutto quello che ha voluto. Ora lo dovrebbero restituire». Sull'operazione **Fiat-Chrysler** Della Valle ha riconosciuto che «è una mossa momentaneamente buona per **Fiat** che non rischia di affondare domattina. Sarà Chrysler però che darà la linea al gruppo».

Document CORDES0020140113ea1d0006f

CORRIERE DELLA SERA

corriereconomia

Settori; Un inizio all'insegna del credito

MARCO ZULBERTI

383 words

13 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

25

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Mentre il gelo avvolge le piazze americane tentando di frenarne gli indici azionari, in queste prime sedute del nuovo anno sembra continuare comunque la corsa dei settori finanziari, in particolare quelli bancari e soprattutto europei. Mentre i comparti del mercato americano si sono fermati in trend laterale e l'indice del settore S&P finanziario mostra l'unico segno positivo con un rialzo dello 0,96%, nel Vecchio Continente in testa al gruppo c'è il settore bancario con un più 3,15% mentre a ruota si sono mossi viaggi e tempo libero (+1,88%) e telecom con un +0,77%, energia (+0,61%) e farmaceutico (+0,61%). Da notare che sono tra i settori più capitalizzati e questo ha spinto anche l'indice Stoxx 600 ad un rialzo del 2%.

Ancora più evidente il recupero del mercato italiano, soprattutto del paniere dell'Ftse Mib che guadagna oltre sei punti percentuali rispetto a inizio anno, grazie a telecomunicazioni (+9%), media (+5,7%), automobili e componentistica (+5,2%) e alle banche che hanno messo a segno un rialzo del 6,7%, mentre l'indice generale Ftse All Share si è fermato al 2,64%. E se i settori legati alla crescita economica ancora soffrono, il mercato mostra segni di fiducia sui settori più deboli come quello bancario e telefonico, a cui si aggiunge l'operazione Chrysler da parte di **Fiat** che ha svegliato il settore auto italiano.

A muovere il comparto finanziario anche il recupero del dollaro americano che contro euro è risalito a 1,36 da 1,38, spinto dalla crescita americana che contribuisce ad un ritorno alla normalità dopo gli anni seguiti alla crisi finanziaria.

In assenza di eventi più significativi è probabile che i settori deboli continuino a recuperare visto anche che l'indice Ftse banche ha un target in area 14.500 punti e quello europeo a 210, con rialzi potenziali rispettivamente di altri dieci punti per gli istituti italiani e del 5 per quelle europee.

Ma siamo solo alle prime sedute e alla fine della settimana, venerdì 17, vi saranno le prime scadenze tecniche del 2014 che spesso agiscono da spartiacque per l'andamento del primo trimestre.

MARCO ZULBERTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140113ea1d0004m

CORRIERE DELLA SERA

corriereconomia

Detroit Da oggi fino al 26 gennaio il North American Show; Chrysler I veri piani di Marchionne La leadership si decide in America

DANIELE SPARISCI

898 words

13 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

1.4.5

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Dopo la realizzazione del «sogno» - salire al 100% di Chrysler - per **Fiat** inizia una sfida più impegnativa, che va dal rilancio dell'Alfa Romeo all'espansione in Cina, alla ripartenza dell'Europa. La road map inizia oggi al North American Show, la più importante vetrina Usa. Intanto, l'America si è chiusa alle spalle la recessione. Alle pagine 4 e 5 È un giocatore ma dicono che ami il rischio calcolato. Non l'azzardo. Sergio Marchionne davanti a un tavolo con le carte in mano e una valanga di fiche a forma di macchinina è il ritratto che il Financial Times gli dedica a pochi giorni dall'accordo con Veba. Instancabile negoziatore, attento ai minimi dettagli, capace di condurre l'ultima e decisiva partita con il sindacato americano in un resort della Florida pochi giorni prima della fine dell'anno. Quando anche gli americani «staccavano» la spina, mentre lui no.

Continuava a lavorare a «quel sogno» che coltivava da quattro anni e mezzo come ha scritto ai 300 mila dipendenti del gruppo all'indomani dell'annuncio.

Sogno

Ora il «sogno» si è realizzato, ma le sfide sono tutt'altro che finite. Anzi, come fa notare il quotidiano finanziario britannico che pure non gli risparmia critiche, il cammino di **Fiat**-Chrysler entra in una nuova fase, forse la più delicata. Gli investimenti sui nuovi prodotti e sulle fabbriche (si parla di 9 miliardi), il rilancio dell'Alfa Romeo, il «polo del lusso» in Italia, l'espansione sul mercato cinese dove il gruppo è indietro rispetto alla concorrenza, la ripartenza delle vendite in Europa che gli analisti danno per sicura quest'anno. Tutti tasselli di una «road map» che inizia da Detroit: qui Marchionne è atteso all'apertura del North American Show (al via oggi), la più importante vetrina per l'industria americana e non solo. È la prima uscita pubblica dopo l'intesa con Veba nel palcoscenico di «casa». Perché numeri alla mano emerge tutto il peso della Chrysler nella nuova società che prenderà forma dopo la fusione. A livello di vendite l'Italia conta meno del 10% sul totale, 4,4 milioni di unità circa che valgono il settimo posto nella classifica mondiale dei produttori automobilistici.

Klondike

Il grosso dei profitti arriva dagli Stati Uniti. L'economia si è rimessa in moto, le immatricolazioni sono tornate quasi ai livelli pre-crisi superando quota 15,6 milioni. Chrysler ha agganciato la ripresa registrando quarantacinque mesi consecutivi di crescita. Se in Europa le consegne di **Fiat** sono destinate a superare le 700 mila unità - i dati complessivi sul 2013 si conosceranno il 16 gennaio - dall'altra parte dell'Atlantico la bilancia segna un milione e 800 mila veicoli, il 9% in più dell'anno precedente.

Ma a leggere i dati emergono alcune indicazioni importanti: la forza della Chrysler deriva in larga parte dal formidabile contributo dei marchi Ram, Jeep e Dodge. In particolare Dodge conta per quasi 600 mila pezzi, cioè un terzo del totale delle immatricolazioni.

Insomma i mezzi di taglia XXL, suv e pick-up, vanno molto meglio delle automobili, come confermano ancora una volta i numeri: 1,24 milioni per i primi, 551 mila circa per le seconde. Ecco perché a Detroit considerano fondamentale il lancio della nuova Chrysler 200 che sarà presentata al Salone di Detroit. Il brand capofila ha chiuso il 2013 con una contrazione del 2% per un totale di 302.492 pezzi.

Fra i critici c'è chi sottolinea le performance negative di **Fiat** (-1%), legate al crollo di vendite della 500 (-18%). Compensato solo parzialmente dallo sbarco della 500L che ha raccolto 7.402 clienti. A conferma che commercializzare vetture piccole oltreoceano è impresa difficile. Discorso inverso per la Jeep: il marchio off-road ha stabilito un nuovo record storico consegnando 731.565 macchine in tutto il mondo. Un risultato ancora più incoraggiante se si considerano alcune difficoltà. Il ritardo nel lancio della nuova Cherokee - per un problema, poi

risolto, di messa a punto del cambio - ha pesato sui conti del terzo trimestre e lasciato a secco i concessionari. La Jeep è uno dei pilastri del gruppo: Marchionne lo considera uno dei brand globali insieme ad Alfa Romeo. Quest'anno partirà la produzione in Cina per il mercato locale e in Italia a Melfi.

Spine europee

La crisi ha colpito durissimo, non solo la **Fiat** ma tutti i costruttori generalisti tranne la Volkswagen. Il Lingotto ha perso quote di mercato finendo dietro a Bmw, al settimo posto. I conti continuano a essere in rosso, il piano industriale atteso per aprile farà luce anche sulle strategie continentali. Da una parte il lusso di Alfa e Maserati, dall'altro il marchio **Fiat** alle prese con una trasformazione: prodotti a valore aggiunto derivati da Panda e Cinquecento. Perché, secondo lo stesso Marchionne, non ha più senso competere in altri settori dove si guadagna pochissimo.

Brasile

In Sud America l'anno che si è appena aperto è cruciale. Entrerà in funzione la seconda fabbrica brasiliana, quella di Pernambuco con una capacità produttiva di 250 mila veicoli l'anno. A dirigerla è Stefan Ketter, uno dei manager all'interno del Gec, il consiglio strategico del gruppo. La **Fiat** dovrà difendere un primato che in Brasile dura da dodici anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140113ea1d0002v

CORRIERE DELLA SERA

Esteri

Detroit L'esordio della manager di GM Mary Barra; La svolta nell'auto A una donna la missione più dura

Massimo Gaggi

932 words

13 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

17

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Obiettivo: attrarre di nuovo i giovani

DETROIT - Sono le cinque di pomeriggio quando il nuovo amministratore delegato di General Motors, Mary Barra, sale sul palco del Russell Industrial Center, un vecchio impianto automobilistico dismesso e trasformato in centro eventi che ospita anche un'attivissima comunità di artisti. Veterana dell'auto, da 33 anni alla GM, Mary ha sempre evitato per quanto possibile i riflettori. E anche adesso, dimessa, quasi impacciata, questo ingegnere di 52 anni cerca di mantenere un profilo basso mentre presenta il Canyon, una versione aggiornata del piccolo camioncino della GMC. Ma è lei la star, la vera novità del Salone dell'auto che si apre stamani al Cobo Center di Detroit con la giornata dedicata al mondo dell'informazione.

Al timone della GM dal 15 gennaio, da dopodomani la Barra sarà la prima donna al comando di un grande produttore mondiale di auto. Ed è anche il primo ingegnere ad avere un simile incarico da molti anni a questa parte in un settore che è stato salvato dalla bancarotta da manager provenienti da mondi industriali diversi come Sergio Marchionne o Alan Mulally (ex Boeing, oggi alla Ford). Anche il 65enne Dan Akerson, che ora cede lo scettro alla Barra per stare più vicino alla moglie, alle prese con una difficile battaglia contro il cancro, aveva una storia non automobilistica (veniva dal gruppo finanziario Carlyle).

Forse è esagerato sostenere che, con la Barra al comando, un'industria che fin qui è sempre stata molto maschilista, cambierà pelle. Ma la novità c'è e potrebbe avere conseguenze profonde: in un settore industriale nel quale la personalità dei leader conta quanto la qualità dell'acciaio e la potenza dei motori, Mary può essere un fattore di svolta. Lo sostiene lo stesso Akerson: impegnato per anni a scardinare l'inerzia burocratica del gigante di Detroit, adesso dice che quella di una donna è la scelta più innovativa che lui potesse fare per cercare di rendere permanenti i cambiamenti di cultura manageriale che ha portato in GM e scongiurare un ritorno al passato.

Ma c'è anche chi considera l'enfasi sulla Barra uno specchio per le allodole col quale la General Motors distoglie l'attenzione dalla sua prima battuta d'arresto: a dicembre, dopo anni di forte recupero, c'è stata un'improvvisa flessione delle vendite, solo in parte giustificata dal maltempo. E al Salone il gruppo si presenta senza grosse novità di prodotto.

Oggi la Barra diventa l'immagine-simbolo della rinascita di un'industria che era stata data per spacciata, ma molti ritengono che la spinta al recupero - alimentata dal credito a buon mercato e dal miglioramento dell'economia che ha spinto le famiglie, dopo anni di rinvii, a sostituire veicoli ormai invecchiati - si stia esaurendo. Il 2014 sarà ancora un anno positivo, con produzione e vendite negli Usa che dovrebbero tornare oltre i 16 milioni di vetture: numeri che non si vedevano dall'inizio della crisi, nel 2007. Una situazione molto migliore di quella europea. Ma sul futuro pesano varie incognite: quello dell'auto sta diventando un mercato maturo nel quale i compratori sono soprattutto gli ultracinquantacinquenni, mentre i giovani, la generazione dei «millennials», non ha più il culto dell'auto, né i soldi per comprarne una.

Il rilancio del mercato Usa rispecchia, da questo punto di vista, la ripresa dell'economia americana: un recupero vigoroso, sperato per i più, ottenuto con un impegno di ristrutturazione molto duro. Ma anche un fenomeno che si porta dietro molti fattori di fragilità. Mentre, ad esempio, la Volkswagen ha appena annunciato investimenti per 84 miliardi di euro in 5 anni per il lancio di nuovi modelli, i produttori americani continuano a investire relativamente poco in innovazione. E, anche laddove propongono vetture integralmente nuove, non sempre i risultati sono pari alle aspettative.

Lo straordinario successo della Chrysler di Sergio Marchionne, arrivata al 45esimo mese consecutivo di crescita della produzione e delle vendite, ha comunque i suoi nei: la scommessa di spostare una parte del mercato americano verso auto di dimensioni inferiori e a più basso consumo, sviluppate utilizzando la tecnologia europea, non è stata ancora vinta. La Dodge Dart, basata sul pianale della Giulietta, ha avuto una partenza stentata e anche il successo della Cinquecento, che è riuscita a fare tendenza a New York e in California, non è stato pari alle attese. Chrysler ha invece «sfondato» con le nuove versioni dei suoi tradizionali cavalli di battaglia: Jeep, Suv, i camioncini pick-up della RAM. Per questo è cruciale il lancio, qui a Detroit, della nuova Chrysler 200 basata, come la Dart, su una piattaforma italiana.

Ma oggi al Cobo Center è soprattutto tempo di celebrazioni perché, se è vero che sul futuro pesano molte incognite, non si può ignorare che le «Big Three», date per spacciate cinque anni fa, sono oggi totalmente risanate, redditizie e pienamente restituite al mercato: la **Fiat** sta infatti rilevando la quota di Chrysler posseduta del fondo sanitario Veba, mentre il Tesoro Usa è appena uscito (con qualche perdita) dal capitale di General Motors. E con un parco auto con un'età media ancora elevata per gli standard Usa (11 anni), per adesso le prospettive di mercato delle industrie di Detroit restano incoraggianti.

Massimo Gaggi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La novità

Chrysler 200

Sopra il modello che sarà presentato al Salone di Detroit che si inaugura oggi: la Chrysler 200, realizzata su piattaforma italiana. la Chrysler è arrivata al 45esimo mese consecutivo di crescita di produzione e vendite

Document CORDES0020140113ea1d0001h

CORRIERE DELLA SERA

corriereconomia

Trend Nel 2013 lo zio Sam ha immatricolato 15,6 milioni di auto, con una crescita del 7,6% e un boom di interesse; Usa Addio crisi, la sfida è tutta a stelle e strisce; Da GM a Fiat Chrysler, da Ford ad Audi, da Lexus al lusso delle europee Mercedes e Bmw: i piani dell'industria negli States che ora amano non solo i suv ma anche le «500» e le Mini

BIANCA CARRETTO

933 words

13 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

5

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Sono passati solo quattro anni dall'epoca in cui sembrava che l'industria americana dell'automobile fosse spacciata. Il 2013 si è chiuso con 15,6 milioni di vetture immatricolate, il 7,6% in più rispetto all'anno passato. Anche le ultime tracce di recessione sono alle spalle, General Motors ha visto le sue vendite progredire del 7,3% grazie al lancio di 18 modelli, alcuni assolutamente nuovi, altri rivisitati, Ford è addirittura cresciuta del 10,8%, il miglior dato dal 2006: il suo pick-up F-150 è il veicolo più venduto negli Stati Uniti per il 32° anno consecutivo, con le consegne salite del 18%.

Ma è sul fronte sportivo che il marchio dell'Ovale Blu punta per continuare a destare l'attenzione. Ad esempio con la mitica Mustang che, nata nel 1964, indica come un'icona possa rimanere se stessa pur subendo una profonda evoluzione in campo tecnologico.

Sfilata

Per Chrysler la storia è ancora diversa, quattro anni di integrazione con l'italiana **Fiat**, «avvenuti sul campo» come hanno scritto il presidente John Elkann e l'amministratore delegato Sergio Marchionne ai dipendenti, dopo l'acquisizione del 100% delle azioni del costruttore americano da parte di **Fiat**.

Sono state consegnate 1,8 milioni di Chrysler, il 9% in più rispetto al 2012, con la nuova Jeep Cherokee che in soli due mesi ha venduto oltre 25 mila pezzi, la prima vettura a vocazione mondiale del gruppo, attualmente prodotta a Toledo, potrebbe essere costruita anche in Cina dal prossimo anno.

Al Salone di Detroit, dal 13 al 26 gennaio, viene presentata la berlina Chrysler 200 che, però, non verrà esportata in Europa, pur dimostrandosi di carattere e qualità compatibili con il nostro Continente. I costruttori stranieri hanno ottenuti risultati variegati sullo strategico mercato americano. Toyota, con 2,2milioni di veicoli, presenta un più 7%, Nissan, ancora meglio, un più 9,4%, Volkswagen è stata invece penalizzata dalla ristrutturazione in corso della sua filiale americana, per cui ha subito una flessione del 7%.

Gli analisti prevedono un 2014 ancora più favorevole: le vendite potrebbero superare i 16 milioni di veicoli, ma la passione degli americani per l'automobile passa attraverso normative che prevedono una costante riduzione dei consumi, legata alla contemporanea diminuzione dei volumi e dei pesi dei veicoli.

Negli Stati Uniti si riscontra ormai una rivoluzione culturale nel rapporto tra l'uomo e la macchina, anche le strade, pur conservando per noi europei, dimensioni dilatate, hanno cambiato aspetto, principalmente nelle grandi città. Il possesso di una vettura di due tonnellate, con motore da 5 mila cc, non è più la dimostrazione di uno status symbol.

Nel 2020 Ford aspira a sfiorare il 70% delle sue vendite con auto che montano propulsori a 4 cilindri. Una tendenza che dimostra il cambiamento avvenuto in una società più responsabile, attenta ai risvolti ecologici ed economici. Esiste ormai un'America che ama circolare con la piccola **Fiat** 500. Rimangono intoccabili, comunque, i grossi pick-up e gli imponenti suv, le auto per il lavoro e per la famiglia, considerando le distanze dell'immenso Paese.

Lusso

Tra i marchi del lusso Mercedes ha battuto, nel 2013, la sua storica rivale Bmw per 3.248 unità, immatricolando quasi 313 mila veicoli, il 14% in più rispetto all'anno precedente, primato che aveva perso nel 2000. Grande merito di questa escalation del brand della Stella va al successo della nuova CLA, che è arrivata a circa 15 mila pezzi, affiancata dal gradimento per la Classe S ed E e all'accresciuto miglioramento della soddisfazione dei clienti. Il capo di Mercedes Benz Usa, Steve Cannon, ha già dichiarato che i prossimi modelli in arrivo permetteranno di conservare questa posizione di testa anche nel 2014. Da parte sua Bmw recrimina la poca disponibilità di X5 come causa del sorpasso, ma conta sull'arrivo della vettura elettrica i3, della nuova cabrio serie 2 e del crossover X4, per rimontare.

Proiezioni

Lexus, il marchio alto di gamma di Toyota, si è classificato al terzo posto, dopo essere stato, sino al 2011, per undici anni consecutivi, al primo. Audi lancia la sua sfida puntando tutto sui motori diesel che pur essendo ideali per i suv, non hanno mai conquistato il cuore degli americani. Un concept di un suv compatto è esposto al Salone di Detroit con la sigla Q1, linee tese e sportive, in stile coupé, dovrebbe sviluppare questa scelta. Ma il 2014 è l'anno di Mini (ha venduto, nel 2013, in Usa circa 66 mila pezzi) che inizierà la commercializzazione della sua terza generazione.

Chi invece può vantarsi di un successo raramente registrato in campo automobilistico è Maserati, che a dicembre ha visto le sue vendite più che triplicate negli Stati Uniti, il secondo mercato del mondo, dopo la Cina. Il brand del Tridente ha venduto 1.053 veicoli, con una crescita del 216,2%. Con le nuove Quattroporte e Ghibli, costruite nello stabilimento torinese di Grugliasco, ha registrato un aumento, sempre negli Usa, del 74,7% con 4.768 veicoli. Anche per la Ferrari un 2013 positivo, 180 vetture consegnate a dicembre (+5,9%), 2.053 nell'intero anno (+8,6%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140113ea1d0000i

IL SETTIMANALE

Mary Barra, il volante in mano a una donna

252 words

13 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-NAZSET

2

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

A Detroit, nei palazzi a cilindro della General Motors a pochi passi dalla Cobo Hall, la sede del salone dell'auto appena rinnovata, le scale mobili non sono più ferme come quattro anni fa e le luci sono tornate dirompenti. L'austerità è finita e questo è il primo importante segnale. A cui seguono annunci importanti ma senza esagerazioni. Perché da metà gennaio al comando di questo Gruppo che annovera tantissimi marchi (Cadillac, Buick, Chevrolet, Opel, Vauxall) siederà una donna, Mary Barra, che prenderà il posto di Dan Akerson e la conclusione per gli osservatori è che: «Non sarà più tutto come prima».

In tanti lo sperano perché analizzando il gruppo e le sue mosse, stando fuori degli States: tra l'affare **Fiat-GM** andato male, Toyota che ha battuto in volata GM lo scorso anno risultando il produttore di veicoli numero 1 al mondo, la decisione di non distribuire più i modelli Chevrolet in Europa dal 2016 e l'ancor più recente decisione di non ritenere più strategica l'alleanza con PSA firmata nemmeno un anno fa, sembra proprio che all'interno regni quantomeno il caos. Negli Usa invece, dove la memoria è corta e si vive di rapidissimi entusiasmi e altrettanto rapidissime e rovinose cadute, GM è quasi un mito, perché ha fatto capitalizzare 39 miliardi di dollari al governo Obama, che l'aveva sostenuta e che ora afferma: «Una scommessa ripagata perché l'industria dell'auto è tornata».

Document RESCAR0020140113ea1d000cd

VETRINA SETTIMANALE

Marco Marelli La bussola dell'auto punta dritta a ovest in queste prime due settimane di gen...

359 words

13 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-NAZSET

1

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Marco Marelli La bussola dell'auto punta dritta a ovest in queste prime due settimane di gennaio. Oggi apre il NAIAS, il North America Auto Show, il salone dell'auto che ha sede nella città di Detroit. Città d'origine di General Motors, Ford e Chrysler, le tre più grandi Case automobilistiche americane, che sono uscite dalla terribile crisi che le aveva colpite cinque anni fa e sono tornate a recitare oggi un ruolo da primedonne, con ripercussioni importanti anche sul Vecchio Continente. General Motors vuole tornare numero 1 delle vendite nel mondo, lo scorso anno fu battuta da Toyota, ma fatto più decisivo per i consumatori toglierà, a partire dal 2016, dal Vecchio Continente la Chevrolet e ha deciso di ritenere meno strategica l'alleanza con Peugeot e Citroen stipulata nemmeno un anno fa. Ford spinge sul suo cavallo di battaglia «auto globale» ma fa registrare anche un cambiamento di rotta con il ritorno alle auto emozionanti, presagio di futuri cambiamenti di strategia.

Chrysler vive un momento felice: la proprietà **Fiat** permetterà la completa integrazione, sostenuta dai successi commerciali, primo su tutti il record di vendite del marchio Jeep. Il numero 1 del gruppo, Sergio Marchionne, è sugli allori ma ha da prendere, a breve tempo, decisioni pesanti come macigni. La bussola punta decisamente a ovest anche perché poco più in là, a Las Vegas, si è appena concluso il Ces, Consumer Electronic Show, il salone della tecnologia, dove l'auto l'ha fatta da padrone in quanto Apple, Google, Microsoft, Samsung intendono entrare massicciamente in questo settore che, secondo molti analisti, può raddoppiare il già incredibile giro d'affari stimato in 1.000 miliardi di euro. Al Ces Google ha annunciato la nascita della Open Automotive Alliance, che porterà la piattaforma aperta Android direttamente in auto. Gli obiettivi di questa iniziativa, che ha già raccolto l'adesione di importanti gruppi come General Motors, Audi, Honda, Hyundai e il supporto di NVIDIA per i processori, sono piattaforme comuni per rendere la tecnologia più sicura e più intuitiva per tutti.

Document RESCAR0020140113ea1d00096

il Resto del Carlino

VETRINA SETTIMANALE

Fiat Chrysler Il grande giorno di Marchionne

239 words

13 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-NAZSET

1

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

L'apertura del NAIAS, il Salone dell'auto di Detroit, offre a Sergio Marchionne lo scenario ideale per lanciare la sfida di **Fiat-Chrysler**. Con l'acquisizione del terzo gigante americano dell'auto (gli altri sono General Motors e Ford) la casa del Lingotto assume in modo definitivo i connotati di un grande gruppo internazionale, deciso a competere in tutti i segmenti con statunitensi, tedeschi, giapponesi, coreani. Le sinergie fra Torino e gli States mirano a prodotti sempre più globali, adatti a tutti i mercati. E il primo passo della totale integrazione può essere proprio la Chrysler 200C, che verrà svelata oggi alla stampa mondiale e sarà commercializzata negli Usa da giugno 2014. E' un'auto destinata a competere nel segmento entry-luxury, dove oggi si collocano Ford Fusion e Volkswagen Passat. Nata sulla stessa piattaforma che è servita per costruire Giulietta Alfa Romeo, Dodge Dart e **Fiat** Viaggio, la 200C è imparentata meccanicamente con la Jeep Cherokee.

E' molto probabile che la nuova creatura **Fiat** possa sbarcare anche in Europa, conservando il marchio d'origine e senza ricorrere al brand Lancia, come avvenne per il lancio della Thema, derivata dalla Chrysler 300. In Europa la sfida sarebbe ancor più suggestiva perché la 200 C andrebbe a competere con le medie premium di Audi, Bmw e Mercedes, un segmento dove il marchio **Fiat** è stato sempre considerato di secondo piano.

Document RESCAR0020140113ea1d00090

IL SETTIMANALE

Ma vediamo nel dettaglio come si sono mosse le grandi case americane in vista dell'appuntamento...

661 words

13 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-NAZSET

3

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Ma vediamo nel dettaglio come si sono mosse le grandi case americane in vista dell'appuntamento di Detroit, che scatta proprio oggi con la prima giornata stampa. General Motors svela prodotti destinati soprattutto al mercato americano, meno a quello europeo, poiché ha deciso di affidare la missione «vecchio continente» a Opel. Ecco, quindi, il pick up GMC Canyon con piccoli motori benzina a quattro e sei cilindri e la Corvette Z06. Di interesse per l'Europa la sola Cadillac ATS coupé, potenziale rivale di BMW Serie 4 e Audi A5. Con questo modello a due porte dalla linea particolare che cerca di coniugare sportività ed eleganza continua l'offensiva Cadillac nei confronti di Audi e Bmw sia negli USA sia in Europa. La ATS coupé deriva dalla berlina, sul mercato già dal 2012, ed è la più piccola del marchio di lusso General Motors, ma non ha riscosso un grande successo, soprattutto in Italia, nonostante il motore 2 litri da 276 cavalli.

Il prezzo d'ingresso dovrebbe attestarsi attorno ai 40 mila euro e sarà sia a trazione posteriore sia integrale. Ford è decisamente più aggressiva e grazie anche a una nuova posizione all'interno del rinnovato salone con vista sul fiume, offre l'idea davvero di una piena aggressiva come non mai. Chi sogna l'auto sportiva ha nella nuova Mustang coupé e cabriolet pane per i suoi denti; l'americano che ha i pick up nel cuore vede nel nuovo F150 il veicolo dei suoi sogni perché in alluminio, quindi con un risparmio di peso superiore ai 300 kg, perché sotto il cofano ha nuovi motori di bassa cilindrata ma grande coppia, su tutti il nuovo 2.7 ecoboost. E poi perché ha una trasmissione automatica a ben 10 marce! Ford mostra ancora il concept del SUV Edge che arriverà anche in Europa nel 2016 a cui spetta il compito di fare breccia nel cuore di chi oggi acquista SUV tedeschi per la tecnica raffinata e la dotazione che dovrebbe prevedere persino automatismi completi per le fasi di parcheggio. Oltre a questo Ford svela la gamma ibrida definitiva della C-Max che arriverà presto, già quest'anno, anche in Europa. Due sono i principali modelli: uno solo ibrido e uno ibrido plug in. Entrambi dispongono di motore benzina 2 litri e cambio a variazione continua con motore elettrico e batterie agli ioni di litio da 1,4 kw a 7,6 kw. Sempre di interesse anche per gli europei, ma solo dal 2015, la nuova Mustang con motore 2.3 turbo da 309 cavalli e cambio automatico o manuale a sei rapporti. Chrysler va sul popolare. Svela la nuova 200, la ex Sebring. Un'auto dai volumi importanti e che interessa un pubblico una volta poco attento alla dinamica, oggi più selettivo. Tutta nuova, è costruita sulla piattaforma condivisa con l'Alfa Giulietta, seppur un po' modificata, e avrà l'arduo compito di dimostrare quanto il matrimonio Chrysler-Fiat sia riuscito. Seguiranno a brevissimo tempo la piccola Jeep e la 500 X, entrambe costruite in Italia. La 200 ha linea convenzionale ma buoni contenuti tecnici e soprattutto ben collaudati: ricordiamo le doti di Giulietta, sia dinamiche sia sulla sicurezza, grazie a una base modernissima che condivide oltre che con la nuova 200, anche con il nuovo Cherokee che in Italia arriverà a giugno e che negli USA in sei mesi di vendite ha raccolto numeri importanti. Quindi un buon successo di critica è scontato, di pubblico auspicabile. Altre novità sono le serie speciali per il mercato USA come un Ram pick up in special edition e la Dodge Dart in versione Blacktop. Nota d'integrazione tra i due mondi: in Italia abbiamo la Freemont BlackCode e negli USA hanno la Dart Blacktop, perché anche nelle serie speciali si va a braccetto come quando si esce dalla chiesa a cerimonia nuziale conclusa.

Document RESCAR0020140113ea1d00062

Merlo, il braccio telescopico solleva gli utili

Christian Benna

843 words

13 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

Cuneo Ci sono trattori che camminano. Altri che corrono a "braccia levate". In questa specialità acrobatica, utile nell'edilizia e nelle campagne, è diventata leader di mercato una multinazionale tascabile di San Defendente di Cervasca, alle porte di Cuneo. Cinquant'anni fa Amilcare Merlo, incurante di competitor dalle spalle larghe che producono trattori e mezzi da movimentazione su larga scala, pone la prima pietra dell'azienda di famiglia. Tinge di verde dumper da cantiere e autobetoniere per distinguerli da tutti gli altri, ma si rende subito conto che all'unicità del colore bisogna aggiungere anche un tocco d'innovazione. Allora inventa una macchina del tutto nuova sul mercato: il primo mezzo da movimentazione con sollevatore telescopico. Si tratta del Panoramic, ovvero di un mezzo multiuso che ha la forza del trattore pur disponendo dell'agilità di un braccio meccanico.

La flessibilità e la potenza di questi mezzi oggi è ben nota ai bordi di alcuni circuiti di Formula Uno, dove i Merlo raccolgono le macchine fuori pista. A mezzo secolo dalla fondazione, e con un catalogo di prodotti (e un centinaio di brevetti) che ancora fa perno sui sollevatori telescopici (86% del venduto, il resto sono trasportatori cingolati, piattaforme aeree, betoniere), l'azienda, 400 milioni di fatturato e 1200 dipendenti, ha messo in campo un piano industriale che sfiora 100 milioni di investimenti. «Un'operazione controcorrente che dà fiducia a tutto il manifatturiero Made in Italy - dice Amilcare Merlo, presidente della società - Vendiamo i nostri mezzi in più di 60 Paesi, ma il 90% delle componentistica è prodotta in loco. L'aumento degli ordini, soprattutto dall'estero, dove generiamo oltre il 90% dei ricavi, ci impone un cambio di passo, una migliore organizzazione produttiva. E allora abbiamo deciso di investire una cifra importante, circa 100 milioni, nell'ampliamento dello stabilimento». In casa Merlo è motivo di vanto il fatto che l'investimento arriva esclusivamente da risorse proprie. «La distribuzione degli utili è una voce che non compare nei nostri bilanci. Perché tutto ciò che l'impresa ha guadagnato finisce ad alimentare nuovi piani di investimento», dice Silvia Merlo, seconda generazione in azienda insieme con i fratelli Paolo e Marco, tutti nel board della società e amministratori delegati. La sfida di Merlo non è una strada in discesa. A pochi chilometri di distanza c'è **Fiat** che con Cnh occupa un posto di rilievo nel mondo dei trattori agricoli. L'azienda cuneese non si è fatta impressionare dai colossi del settore, ma ha scelto altri percorsi non solo per competere ma per diventare leader globale del suo settore. «Il nostro sollevatore telescopico, funziona molto bene anche nell'edilizia anche se il 60% del fatturato proviene dal mondo agricolo - dice Amilcare Merlo - Ci siamo specializzati fortemente, tanto da essere il numero uno in questa nicchia di mercato». Alla fiera di Hannover, Agritechnica 2013, Merlo ha fatto una scorpacciata di premi e riconoscimenti: il Turbofarmer ibrido 40.7 ha vinto la medaglia d'oro sull'innovazione, ed è stato eletto macchina dell'anno, mentre il Multifarmer (8 trattori agricoli con braccio telescopico) è stato nominato, unico tra i sollevatori telescopici, uno dei pilastri della meccanizzazione agricola di tutti i tempi. Il primo modello di trattore (telescopico) a motore ibrido, elettrico e diesel, è la nuova scommessa dell'azienda. Spiega Silvia Merlo, prima quota rosa nel cda di Bnl, e anche nel cda di Finmeccanica ed Espresso, che tra le deleghe operative nell'azienda di famiglia segue soprattutto la parte finanziaria: «Cerchiamo di anticipare il mercato puntando sulla sostenibilità anche per i mezzi da lavoro. Parliamo di veicoli che consentono di risparmiare anche il 30% sui consumi di carburante, azzerano le emissioni e riducono il livello di rumorosità». A fianco della costante ricerca tecnologica, Merlo Spa continua a puntare sull'internazionalizzazione: «Oggi - dice Paolo Merlo - l'azienda fattura per il 90% all'estero, Germania e Francia in prima fila, ma con quote crescenti dai mercati extraeuropei. Per il futuro c'è interesse a sviluppare le vendite in paesi come Brasile, Messico, Vietnam, Turchia e tutto il continente africano». Intanto per il momento in cantiere c'è l'apertura di nuove filiali (oggi sono sette) per riuscire a rispondere alla domanda crescente dei paesi emergenti. Nel piano investimenti per il prossimo triennio c'è spazio anche per lo sviluppo del Cento Formazione Ricerca Macchine che è diventato il centro principale per imparare a condurre un sollevatore telescopico, gru a torre e piattaforme semoventi: mezzi che devono essere manovrati da chi ha un apposito patentino. Per Merlo, il Cfrm sta diventando una voce del business aziendale, organizzando corsi sia in sede che a casa delle imprese. Per il futuro, il gruppo Merlo esclude ogni ipotesi di sbarco in Borsa o l'apertura a nuovi soci. Rimangono invece accesi i radar per le acquisizioni. Anche se come dimostra il track record aziendale (l'unica operazione di

shopping, la Tecno Industrie, un produttore di mezzi per la raccolta rifiuti urbani, è del 1996), la via maestra rimane la crescita per linee interne.

Document LAREP00020140113ea1d0001a

(segue dalla prima pagina)

Paolo Griseri

1,160 words

13 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

(segue dalla prima pagina)

Ora nulla sarà più come prima. Tra quattro mesi della vecchia **Fiat**, delle sue liturgie, dei suoi pregi e dei suoi tic, non rimarranno che reperti. L'annuncio dell'accordo per acquisire il 100% di Chrysler ha dato il via a una serie di atti preparati da tempo e tenuti nel cassetto in attesa del sì di Bob King alle offerte di Sergio Marchionne. Più di una fusione: l'inizio di una nuova storia con nuovi partner. L'ad del Lingotto lo ha detto venerdì nell'intervista al direttore di Repubblica, Ezio Mauro: «Abbiamo realizzato un sogno: mettere insieme non solo due aziende ma due culture». segue alle pagine 4 e 5 con un servizio di Salvatore Tropea Segue dalla prima La nuova **Fiat** cambierà nome, sede legale, baricentro e gamma dei modelli. E in un futuro non lontano potrà scegliersi nuovi partner. Chiusa la partita Chrysler, il nuovo gruppo sarà comunque lontano dai 6 milioni di auto vendute che lo stesso Marchionne considera oggi il livello di sopravvivenza nel club dei produttori generalisti. I 4,4 milioni di auto vendute sono un milione e mezzo sotto la soglia. E' presumibile che la ripresa del mercato europeo e il lancio di nuovi modelli sia in grado di far salire le vendite a ridosso dei 5 milioni. Ma è evidente che non sarà una crescita sufficiente. Molti pronosticano un nuovo partner asiatico: si ipotizza il matrimonio con Suzuki, in aria di divorzio con Volkswagen. O, in alternativa, la trasformazione dell'intesa industriale con Mazda (per la produzione a Hiroshima di uno spider Alfa) in un patto societario che apra al Lingotto la presenza nei mercati emergenti. Ma il nuovo partner potrebbe arrivare anche dall'Europa. La strada Opel, l'acquisizione mancata del 2009, l'occasione perduta da Marchionne nel confronto scontro con politici e sindacati tedeschi, sembra una porta ancora chiusa. Il fallimento dell'alleanza con Peugeot ha lasciato la casa di Russelsheim nelle mani di Gm e dei politici che governano i lander. Peugeot, in crisi, potrebbe avere nei prossimi giorni un nuovo partner, i cinesi di Dong Feng, che potrebbero partecipare all'aumento di capitale e salire oltre il 15 per cento. Ma un'alleanza tra gli Agnelli e Psa avrebbe certamente effetti positivi per il nuovo gruppo italo americano. Psa ha registrato negli ultimi mesi incrementi a due cifre delle vendite in Cina e potrebbe rappresentare indirettamente quell'apertura al mercato asiatico che il nuovo colosso nato dalla fusione tra Torino e Detroit ha assolutamente bisogno di trovare. Inoltre consentirebbe di rafforzare la leadership di **Fiat** in America Latina tenendo a distanza i concorrenti tedeschi e giapponesi. Dell'intesa possibile con Peugeot si era già parlato nel gennaio scorso proprio in occasione del Salone di Detroit che riapre i battenti in questi giorni. Anche l'alleanza con i francesi come quella con una casa di Detroit, è stata a lungo cercata nella centenaria storia della **Fiat**: l'Avvocato riteneva che l'azienda d'oltralpe fosse la più simile a quella torinese. Questo profondo cambiamento di pelle, con o senza nuove alleanze dopo l'operazione Chrysler, sarà un bene per l'Italia? Quel che è certo è che sarà comunque una **Fiat** molto diversa dall'attuale. E i passi che verranno annunciati di qui a qualche settimana non potranno che confermare la rivoluzione. Difficilmente, ad esempio resterà a Milano la quotazione principale. E' evidente che creare una società basata in Usa significa avere tassi di interesse e trattamenti da parte delle banche meno onerosi di quanto non accada in Europa. Per questo nell'intervista di venerdì scorso Marchionne risponde: «Non c'è dubbio che il mercato che ha più flottante è quello americano. Deciderà il Consiglio di amministrazione. Sono pronto ad andare anche a Hong Kong per finanziare lo sforzo di FiatChrysler». Per quanto riguarda la sede legale, è possibile che vengano seguite le orme della recente fusione Cnh: «Siamo andati in Olanda ma è una questione che ha un valore puramente simbolico». La legge fiscale olandese prevede sconti significativi e consente alle società di dare una particolare disciplina al peso delle azioni nei voti di assemblea, ciò che potrebbe consentire agli Agnelli di mantenere il controllo anche il giorno che decidessero di diluire molto la loro quota (oggi l'intenzione del principale azionista sembra invece quella di mantenere l'attuale livello di partecipazione). Nelle prossime settimane i consigli di amministrazione di **Fiat** e Chrysler dovranno dunque compiere i passi necessari per l'acquisto da parte del Lingotto del pacchetto del 41,5 per cento di azioni Chrysler detenuto da Veba. Un'operazione da 4,3 miliardi che consentirà però agli Agnelli di fondere le due società e di avere accesso agli utili di Detroit per finanziare il rilancio della sponda europea. Entro il 30 gennaio il cda **Fiat** definirà il calendario della marcia di avvicinamento tra le due sponde del nuovo impero. «Quando Chrysler avrà approvato il dividendo straordinario da 1,9 miliardi di dollari, si farà la fusione», ha detto Marchionne nell'intervista. Con quel dividendo

infatti **Fiat** pagherà a Veba una parte del pacchetto azionario. Tutto da decidere è quel che accadrà dopo. Quando **Fiat** avrà il 100 per cento di Chrysler avrà il problema di trasformarsi da società quotata a Milano a società americana, soprattutto agli occhi delle banche. A Torino si lascia intendere in queste ore che probabilmente verrà seguita la strada già tracciata dalla fusione Cnh: sarà creato un veicolo finanziario, una nuova società, plausibilmente quotata a Wall Street, che accoglierà al suo interno **Fiat** e Chrysler. Il veicolo potrà probabilmente avere anche una quotazione secondaria a Milano per ragioni politico-simboliche. La nuova **Fiat** «avrà un nome nuovo». Rimarrà il marchio ma difficilmente l'acronimo della società torinese resterà nel nome della holding che controllerà un impero da 4,4 milioni di auto. Le radici di Torino e Detroit continueranno dunque a vedersi dai concessionari ma probabilmente spariranno dai listini di Borsa. Nell'intervista Marchionne ha lasciato intendere che i tempi della fusione potrebbero essere più brevi del previsto. Il cda di Chrysler deciderà il pagamento del dividendo straordinario che consentirà il passaggio delle azioni. Poi, il 20 gennaio, con la consegna materiale del pacchetto a **Fiat**, si aprirà il processo di fusione che porterà alla quotazione. Tra le conseguenze di questo processo c'è la possibilità di finanziare gli investimenti negli stabilimenti italiani. Un momento atteso da tempo per varare quel piano Alfa Romeo che nelle intenzioni del Lingotto potrebbe consentire di risolvere il problema del sotto utilizzo degli impianti. Con i modelli Alfa (almeno tre) previsti a Cassino e Mirafiori e con il lancio di una grande Panda da affiancare all'attuale utilitaria a Pomigliano, il quadro delle produzioni italiane potrebbe andare a regime riassorbendo le migliaia di cassintegrati oggi in organico. Il nuovo piano modelli verrà annunciato ad aprile. Per quella data la **Fiat** potrebbe essere già cambiata profondamente.

Document LAREP00020140113ea1d0000g

Marchionne volta pagina e riapre il dossier Peugeot; [LA FUSIONE FIAT-CHRYSLER]

Paolo Griseri

1,164 words

13 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

Ora nulla sarà più come prima. Tra quattro mesi della vecchia **Fiat**, delle sue liturgie, dei suoi pregi e dei suoi tic, non rimarranno che reperti. L'annuncio dell'accordo per acquisire il 100% di Chrysler ha dato il via a una serie di atti preparati da tempo e tenuti nel cassetto in attesa del sì di Bob King alle offerte di Sergio Marchionne. Più di una fusione: l'inizio di una nuova storia con nuovi partner. L'ad del Lingotto lo ha detto venerdì nell'intervista al direttore di Repubblica, Ezio Mauro: «Abbiamo realizzato un sogno: mettere insieme non solo due aziende ma due culture». segue alle pagine 4 e 5 con un servizio di Salvatore Tropea Segue dalla prima La nuova **Fiat** cambierà nome, sede legale, baricentro e gamma dei modelli. E in un futuro non lontano potrà scegliersi nuovi partner.

Chiusa la partita Chrysler, il nuovo gruppo sarà comunque lontano dai 6 milioni di auto vendute che lo stesso Marchionne considera oggi il livello di sopravvivenza nel club dei produttori generalisti. I 4,4 milioni di auto vendute sono un milione e mezzo sotto la soglia. E' presumibile che la ripresa del mercato europeo e il lancio di nuovi modelli sia in grado di far salire le vendite a ridosso dei 5 milioni. Ma è evidente che non sarà una crescita sufficiente. Molti pronosticano un nuovo partner asiatico: si ipotizza il matrimonio con Suzuki, in aria di divorzio con Volkswagen. O, in alternativa, la trasformazione dell'intesa industriale con Mazda (per la produzione a Hiroshima di uno spider Alfa) in un patto societario che apra al Lingotto la presenza nei mercati emergenti. Ma il nuovo partner potrebbe arrivare anche dall'Europa. La strada Opel, l'acquisizione mancata del 2009, l'occasione perduta da Marchionne nel confronto scontro con politici e sindacati tedeschi, sembra una porta ancora chiusa. Il fallimento dell'alleanza con Peugeot ha lasciato la casa di Russelsheim nelle mani di Gm e dei politici che governano i lander. Peugeot, in crisi, potrebbe avere nei prossimi giorni un nuovo partner, i cinesi di Dong Feng, che potrebbero partecipare all'aumento di capitale e salire oltre il 15 per cento. Ma un'alleanza tra gli Agnelli e Psa avrebbe certamente effetti positivi per il nuovo gruppo italo americano. Psa ha registrato negli ultimi mesi incrementi a due cifre delle vendite in Cina e potrebbe rappresentare indirettamente quell'apertura al mercato asiatico che il nuovo colosso nato dalla fusione tra Torino e Detroit ha assolutamente bisogno di trovare. Inoltre consentirebbe di rafforzare la leadership di **Fiat** in America Latina tenendo a distanza i concorrenti tedeschi e giapponesi. Dell'intesa possibile con Peugeot si era già parlato nel gennaio scorso proprio in occasione del Salone di Detroit che riapre i battenti in questi giorni. Anche l'alleanza con i francesi come quella con una casa di Detroit, è stata a lungo cercata nella centenaria storia della **Fiat**: l'Avvocato riteneva che l'azienda d'oltralpe fosse la più simile a quella torinese. Questo profondo cambiamento di pelle, con o senza nuove alleanze dopo l'operazione Chrysler, sarà un bene per l'Italia? Quel che è certo è che sarà comunque una **Fiat** molto diversa dall'attuale. E i passi che verranno annunciati di qui a qualche settimana non potranno che confermare la rivoluzione. Difficilmente, ad esempio resterà a Milano la quotazione principale. E' evidente che creare una società basata in Usa significa avere tassi di interesse e trattamenti da parte delle banche meno onerosi di quanto non accada in Europa. Per questo nell'intervista di venerdì scorso Marchionne risponde: «Non c'è dubbio che il mercato che ha più flottante è quello americano. Deciderà il Consiglio di amministrazione. Sono pronto ad andare anche a Hong Kong per finanziare lo sforzo di FiatChrysler». Per quanto riguarda la sede legale, è possibile che vengano seguite le orme della recente fusione Cnh: «Siamo andati in Olanda ma è una questione che ha un valore puramente simbolico». La legge fiscale olandese prevede sconti significativi e consente alle società di dare una particolare disciplina al peso delle azioni nei voti di assemblea, ciò che potrebbe consentire agli Agnelli di mantenere il controllo anche il giorno che decidessero di diluire molto la loro quota (oggi l'intenzione del principale azionista sembra invece quella di mantenere l'attuale livello di partecipazione). Nelle prossime settimane i consigli di amministrazione di **Fiat** e Chrysler dovranno dunque compiere i passi necessari per l'acquisto da parte del Lingotto del pacchetto del 41,5 per cento di azioni Chrysler detenuto da Veba. Un'operazione da 4,3 miliardi che consentirà però agli Agnelli di fondere le due società e di avere accesso agli utili di Detroit per finanziare il rilancio della sponda europea. Entro il 30 gennaio il cda **Fiat** definirà il calendario della marcia di avvicinamento tra le due sponde del nuovo impero. «Quando Chrysler avrà approvato il dividendo straordinario da 1,9 miliardi di dollari, si farà la fusione», ha detto Marchionne nell'intervista. Con quel dividendo

infatti **Fiat** pagherà a Veba una parte del pacchetto azionario. Tutto da decidere è quel che accadrà dopo. Quando **Fiat** avrà il 100 per cento di Chrysler avrà il problema di trasformarsi da società quotata a Milano a società americana, soprattutto agli occhi delle banche. A Torino si lascia intendere in queste ore che probabilmente verrà seguita la strada già tracciata dalla fusione Cnh: sarà creato un veicolo finanziario, una nuova società, plausibilmente quotata a Wall Street, che accoglierà al suo interno **Fiat** e Chrysler. Il veicolo potrà probabilmente avere anche una quotazione secondaria a Milano per ragioni politico-simboliche. La nuova **Fiat** «avrà un nome nuovo». Rimarrà il marchio ma difficilmente l'acronimo della società torinese resterà nel nome della holding che controllerà un impero da 4,4 milioni di auto. Le radici di Torino e Detroit continueranno dunque a vedersi dai concessionari ma probabilmente spariranno dai listini di Borsa. Nell'intervista Marchionne ha lasciato intendere che i tempi della fusione potrebbero essere più brevi del previsto. Il cda di Chrysler deciderà il pagamento del dividendo straordinario che consentirà il passaggio delle azioni. Poi, il 20 gennaio, con la consegna materiale del pacchetto a **Fiat**, si aprirà il processo di fusione che porterà alla quotazione. Tra le conseguenze di questo processo c'è la possibilità di finanziare gli investimenti negli stabilimenti italiani. Un momento atteso da tempo per varare quel piano Alfa Romeo che nelle intenzioni del Lingotto potrebbe consentire di risolvere il problema del sotto utilizzo degli impianti. Con i modelli Alfa (almeno tre) previsti a Cassino e Mirafiori e con il lancio di una grande Panda da affiancare all'attuale utilitaria a Pomigliano, il quadro delle produzioni italiane potrebbe andare a regime riassorbendo le migliaia di cassintegrati oggi in organico. Il nuovo piano modelli verrà annunciato ad aprile. Per quella data la **Fiat** potrebbe essere già cambiata profondamente.

Document LAREP00020140113ea1d0000a

Speciali

DA DOMANI AL 26 IL SALONE DEL MICHIGAN ; Detroit

PIERO BIANCO

752 words

12 January 2014

La Stampa

STMA

NAZIONALE

44

Italian

(c) 2014, La Stampa

Fiat/Chrysler grande protagonista: Marchionne battezerà la 200 nata sulla piattaforma della Giulietta

Mercedes sfida Bmw e Audi con l'inedita Classe C, modello strategico per l'offensiva sui mercati globali

I riflettori del Salone di Detroit saranno puntati, da domani (e fino al 26), sulle 50 novità annunciate. Ma la prima rassegna globale dell'anno è soprattutto lo scenario ideale per celebrare la fresca scalata di **Fiat** alla totalità dell'azionariato Chrysler. Un trionfo che Sergio Marchionne potrà gustarsi «in casa», a due passi dalla sede operativa di Auburn Hills. Nel 2009 la Chrysler (come General Motors e Ford) era sull'orlo del baratro, oggi sulla spinta del Lingotto è un esempio di efficienza e lungimiranza industriale: la locomotiva del Gruppo.

E se appena 4 anni fa lo scenario apocalittico del mercato americano annunciava immatricolazioni crollate a 10,4 milioni, il 2013 si è chiuso con un nuovo record di 15,57 milioni e una crescita del 7,7%, nonostante la leggera flessione di dicembre. Per il 2014 si profila un ulteriore balzo del 4% (a 16,2 milioni) secondo le stime di J.D. Power. In questa atmosfera di ritrovato benessere automobilistico, le storiche Big Three di Detroit (metropoli fallita per l'inettitudine dei suoi amministratori) festeggiano successi importanti sul territorio domestico: +10,8% Ford, +9% Chrysler, +7,3% GM. Tra i colossi stranieri Toyota è cresciuta del 7,4%, mentre un calo del 6,9% tormenta (a sorpresa) Volkswagen, anche se Audi vola con un +13,5%.

Incorniciato dai numeri, domani parte nel gelo del Michigan il grande show dell'auto al Cobo Center. E l'accoppiata **Fiat/Chrysler** è protagonista anche sul fronte del prodotto. Marchionne «battezerà» la nuova 200, un modello altamente strategico per il brand americano che dovrà competere nel segmento delle medie «entry-luxury» con modelli di successo come Chevrolet Malibu, Ford Fusion, Honda Accord, Nissan Altima, Toyota Camry e Volkswagen Passat, oltre che con le coreane Hyundai Sonata e Kia Optima. Ma la Chrysler 200 è anche un frutto concreto dell'integrazione tecnologica tra Torino e Auburn Hills. La piattaforma modulare Compact US Wide è la stessa della Giulietta Alfa Romeo e della Jeep Cherokee, della Dodge Dart e della gemella cinese **Fiat** Viaggio (ora anche della Ottima). La 200 propone motori a benzina, che dovrebbero essere un 4 cilindri Multiair 2.4 da 184 Cv e il collaudato Pentastar V6 3.2 da 271 Cv, accoppiati a un gioiello tecnologico come il nuovo cambio automatico a 9 rapporti sviluppato con ZF.

Lo stile della vettura, accattivante e dinamico, molto sportivo, quasi da coupé, lascia inoltre intuire un possibile sviluppo europeo della 200, magari col marchio Lancia, se la Delta avrà davvero un'erede.

Tra i grandi debutti annunciati, Chevrolet presenta la variante Z06 dell'icona Corvette, un allestimento muscoloso della 7ª generazione Stingray e Ford (con Mulally Ceo almeno fino a dicembre) annuncia sorprese, dal concept Atlas al nuovo Transit Connect. I brand di lusso europei si sfidano per la leadership e si contendono quote di mercato a colpi di primizie. Mercedes annuncia il 3° record consecutivo di vendite globali, con 1,4 milioni di veicoli, e lancia qui in Usa la nuova Classe C, un modello chiave e universale che racconta una storia vincente di 2,4 milioni di esemplari. Bmw rilancia con la M3 berlina e la M4 Coupé, con la Serie 2 Coupé e la nuova generazione Mini (compresa l'esordiente John Cooper Works). Audi esporrà il concept di un crossover compatto che potrebbe anticipare la Q1 di serie, Porsche punta sulla 911 Targa, Vw ha la curiosa Beetle Dune, un po' fuori stagione. La Concept XC Coupé prosegue l'evoluzione stilistica di Volvo, mentre tra le asiatiche spiccano la Lexus RC Coupé nella variante F, la Toyota Supra Concept e la sportiva a 2 posti che prefigura il modello realizzato sulla stessa piattaforma con Bmw, la Nissan Sport Sedan Concept. Infiniti svela una concept-car ispirata alla F1 e basata sulla Q50: la Eau Rouge riprende il nome della curva che rende elettrizzante il GP del

Belgio sul circuito di Spa. Da Hyundai, la rinnovata Genesis, da Kia il prototipo GT4 Stinger con nuovo motore 2 litri turbo da 315 Cv.

Offensiva dei marchi

asiatici con i concept

di Toyota, Lexus, Nissan

Infiniti, Hyundai e Kia

Le immatricolazioni

in Usa sono cresciute del 7,7%, Auburn Hills

ha fatto meglio col 9%

Document STMA000020140116ea1c0018e

CORRIERE DELLA SERA

Cronaca di Milano

Trasporti Assegnata la gara per l'acquisto di 250 nuovi mezzi: i primi 85 saranno in servizio entro l'anno; Atm, parte il rinnovo della flotta di bus

A. St.

534 words

12 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

MILANO

2

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

La commessa all'azienda polacca Solaris. Battaglia legale al Tar

Le prime consegne in estate, l'intera commessa entro Natale. I modelli: autobus «Urbino» lunghi 12 metri, motori diesel Euro 6 che rispettano la normativa ambientale europea entrata in vigore il primo gennaio. Sono gli stessi bestioni che già circolano sulle strade tedesche di Berlino, Stoccarda e Amburgo, e nei comuni italiani di Modena, Bolzano, Alghero e Cagliari. L'Atm ha assegnato la gara per il rinnovo del parco mezzi di superficie: sarà la società polacca Solaris Bus & Coach a svecchiare la flotta milanese con 85 nuovi autobus. È il primo investimento pesante finanziato dalla municipalizzata di Foro Buonaparte, sui pullman, dopo cinque anni di stallo. Un intervento necessario e fortemente voluto dal presidente Atm Bruno Rota in prospettiva Expo: gli autobus coprono ogni anno 45 milioni di chilometri e ormai in città girano mezzi in età da pensione, come 600 Iveco CityClass. I più vecchi, una trentina, hanno oltrepassato il quattordicesimo anno di servizio. Abbondantemente oltre la media regionale.

Bando pubblicato a settembre, istruttoria chiusa a dicembre, nei giorni scorsi l'esame delle buste e la proclamazione del vincitore. Verdetto con sorpresa. Alla gara al massimo ribasso avevano partecipato i colossi tedeschi Mercedes e Man, **Fiat Iveco**, BredaMenarini e Solaris Bus & Coach. L'intero settore scommetteva sul successo di BredaMenarini (una previsione giustificata dai buoni rapporti di Atm con Finmeccanica, la società che si è aggiudicata la fornitura per i treni del metrò), ma la commissione ha riscontrato diverse e gravi «anomalie» nell'offerta (sia nella parte qualitativa sia in quella economica) e ha giudicato «non esaustive» le controdeduzioni dell'azienda italiana. La scelta è così caduta sull'outsider polacco, marchio internazionale già presente in 28 Paesi. In totale l'accordo prevede la produzione di 250 autobus, a partire da una prima tranche di 85 mezzi nel 2014 (per un valore di 19,38 milioni). Il costo di ogni modello «Urbino»: 228 mila euro. Alla firma del contratto tra Atm e Solaris seguirà il probabile ricorso al Tar di BredaMenarini. Quanto ai tempi della seconda fase (185 bus), il board di Foro Buonaparte dovrà prima verificare i margini di spesa e il rispetto delle condizioni contrattuali da parte del Comune-azionista. Tradotto: se la giunta tagliasse i fondi, Atm sarebbe costretta ad alleggerire il piano finanziario 2014-2017.

L'investimento sugli autobus segue il grosso sforzo compiuto dall'azienda per ringiovanire il parco treni delle linee metropolitane: 220 milioni di euro per acquistare 30 nuovi Meneghino (prime consegne in estate). Nel dicembre scorso, infine, il Cda ha votato una delibera urgente per non perdere i 21 milioni del co-finanziamento ministeriale sul progetto di ristrutturazione (gallerie e sistema di segnalamento) della linea «verde». Il Comune si è sfilato dall'intesa con il governo: Atm ha dovuto sottoscrivere un impegno diretto da 16,6 milioni di euro. In totale, solo per la sicurezza della M2, l'azienda ha messo 32 milioni negli ultimi sei mesi.

A. St.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140112ea1c0008I

CORRIERE DELLA SERA

Cronaca di Milano

Car sharing, furti e danni «Escluse le strade a rischio»

Armando Stella

559 words

12 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

MILANO

2

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Il Comune: troppi episodi, saranno rivisti i confini periferici

L'ultima Smart è stata depredata e sacrificata nel veglione di Natale: il falò ha illuminato la notte di un campo rom. Succede in tutte le città d'Europa che offrono un servizio di car sharing, e Milano non fa eccezione: auto vandalizzate, gomme tagliate, vetri sfondati, navigatori satellitari prelevati dal cruscotto. Il fenomeno è stato segnalato al Comune dai tedeschi di Car2go, la prima società privata ad aver investito (era agosto) nel servizio di auto condivise: «Furti e danneggiamenti sono circoscritti ad alcune zone "problematiche"». La mappa del rischio: l'estrema periferia di Quarto Oggiaro e della Bovisa, la bretella esterna di Ripamonti, la campagna di via Vaiano Valle e la landa di via Selvanesco. La richiesta a Palazzo Marino: «Per evitare disservizi basterebbe escludere questi pochi punti dalla zona di prelievo, un totale di 4-5 chilometri quadri sui 120 totali». La risposta dell'assessore Pierfrancesco Maran sarà comunicata presto a tutti i gestori: siamo disponibili a ridefinire i confini dell'area e ad aprire al car sharing la Ztl di corso Garibaldi. In cambio, gli operatori dovranno impegnarsi a mettere in rete i dati sulla flotta e a favorire una «migliore integrazione» dei sistemi di prenotazione.

Sono ormai più di 70 mila gli iscritti alle società di car sharing. Due sono pubbliche, Atm-Guidami e Trenord-Evai. Due i gruppi privati: Car2go (joint venture tra Daimler e Europcar) ed Enjoy, la sfida di Eni coi partner **Fiat** e Trenitalia. Altre due aziende hanno risposto all'avviso pubblico (scaduto il 31 dicembre) e debutteranno nelle prossime settimane: Bmw porterà da Berlino a Milano le Mini Cooper marchiate DriveNow (sistema già operativo in cinque città tedesche e a San Francisco) e da La Spezia dovrebbe salire Twist, promotore di car sharing elettrico con piccoli veicoli a due posti. «Con questa offerta Milano è con Parigi e Berlino la capitale del car sharing», ha commentato l'assessore Maran. Ora si tratta di dare gli ultimi ritocchi al progetto e migliorare l'efficienza del servizio. Settimana prossima la commissione di gara valuterà le offerte di Bmw e Twist. Dopodiché, una volta completato il quadro, Maran convocherà i gestori e condividerà il piano di sviluppo.

Primo obiettivo, come detto: la ridefinizione del perimetro di noleggio. Il Comune ha già anticipato la disponibilità a tracciare un nuovo confine per estromettere le zone «calde» (in prossimità dei campi rom, ad esempio). Un'altra valutazione sarà fatta sulle Zone a traffico limitato: nelle prossime settimane sarà aperta al car sharing la Ztl di corso Garibaldi, mentre resterà vietata l'isola ambientale all'Arco della Pace. Da verificare, infine, la possibilità di costruire un'applicazione unica per il noleggio delle vetture. Il Comune ci crede: sarebbe un esperimento unico in Europa. Primo problema: difficilmente i gestori privati cederanno e condivideranno i dati sensibili sulla loro flotta. Secondo: ogni servizio è strutturato su una piattaforma digitale ad hoc, sarebbe complicato allineare i canali di comunicazione. Più semplice, dicono ad esempio da Daimler, integrare la card del car sharing con l'abbonamento Atm. Car2go applica già questo modello a Colonia e sta studiando la stessa soluzione a Roma con la società di trasporto pubblico Atac.

Armando Stella

astella@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140112ea1c0008k

CORRIERE DELLA SERA

Primo Piano

La missione Eni, Enel, Finmeccanica e Ansaldo: sale l'interesse delle aziende italiane per l'economia del Paese centroamericano; Dall'energia all'alta velocità Letta in Messico, dopo 25 anni

Marco Galluzzo

662 words

12 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

11

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

ROMA - Fino a pochi anni fa, in Messico, il 18 marzo si celebrava la espropriazione petrolera, la nazionalizzazione del petrolio arrivata nel 1938. L'oro nero come orgoglio nazionale, come bandiera da sventolare davanti al naso degli Stati Uniti, odiati ma anche invidiati visto che proprio qui c'è il record mondiale nel consumo pro capite di Coca Cola. Ha pagato a lungo la nazionalizzazione del petrolio, ma negli ultimi anni produzione e investimenti sono calati. Per questo con il ritorno al potere del Partido revolucionario institucional (si chiama proprio così), il governo messicano ha cambiato strada. Il nuovo presidente Enrique Peña Neto ha deciso di liberalizzare il settore energetico, finora monopolio della società nazionale Pemex, per aprire le porte alle società straniere. Ed è soprattutto per questo che domani comincia la visita a Città del Messico del presidente del Consiglio Enrico Letta, accompagnato da un gruppo di imprenditori.

L'Eni è in prima fila per sfruttare le opportunità e per questo aprirà un proprio ufficio nella capitale messicana. Dopo l'Artico, i più grandi giacimenti petroliferi inesplorati si trovano proprio in Messico. E il governo locale cerca aziende che abbiano una competenza specifica nei giacimenti off shore, quelli in mare aperto che l'Eni conosce bene. Spazi importanti si dovrebbero aprire anche per il piano di sviluppo che il governo messicano ha lanciato per le energie rinnovabili, eolico e idroelettrico. Per questo nella delegazione italiana ci sarà anche l'Enel. Ma ci sono anche altri capitoli aperti nel lungo dossier preparato per questa visita di due giorni. A partire dall'alta velocità ferroviaria. Il Messico si prepara alla costruzione di due linee: la prima collegherà la capitale a Queretaro, dove si concentrano gran parte delle maquiladoras, gli stabilimenti dedicati alla produzione di beni da esportare che si moltiplicano grazie al regime fiscale agevolato. La seconda, invece, correrà lungo la riviera Maya a partire da Cancùn, e sarà destinata al turismo. Le aziende italiane potrebbero essere coinvolte anche in questa partita, sia per la costruzione sia per la fornitura dei treni e infatti in Messico ci saranno anche i rappresentanti di Finmeccanica e Ansaldo.

Era dai tempi di Giulio Andreotti, 25 anni fa, che un presidente del Consiglio italiano non andava in visita ufficiale in Messico. Eppure i rapporti economici fra i due Paesi sono diventati sempre più importanti. Negli ultimi tre anni hanno aperto stabilimenti diversi gruppi come **Fiat**, Ferrero e Pirelli. Sono in crescita sia le nostre esportazioni (del 15,7% nel 2012 rispetto all'anno precedente) sia le importazioni, del 4,4%. In un momento di crisi globale il Messico è un Paese che tira, non a caso ha in dote pure l'uomo più ricco del mondo, Carlos Slim. Dopo tre anni di crescita del Prodotto interno lordo intorno al 4%, nel 2013 l'aumento del Pil si è fermato poco sopra l'1%. Una frenata ma comunque si va a gonfie vele rispetto al segno meno che accompagna l'Italia ormai da cinque anni. Proprio per questo le aziende italiane guardano con grande interesse a quella che viene definita la «tigre azteca». L'italiana Sace, l'unica società di credito all'export europeo ad aver aperto un ufficio in Messico, conta un portafoglio di export e investimenti italiani assicurati pari a 1,1 miliardi di euro. Quasi il doppio rispetto all'anno precedente. E tra i Paesi emergenti, al vecchio gruppo dei Bric (Brasile, Russia, India e Cina) si è aggiunta la nuova sigla Mint. Dove la M sta proprio per Messico, seguito da Indonesia, Nigeria e Turchia. Anche per questo Letta non ha rinunciato alla visita.

Marco Galluzzo

Lorenzo Salvia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

+15,7%

La crescita delle esportazioni italiane in Messico nel 2012. Anche l'import è salito del 4,4%

Document CORDES0020140112ea1c0006s

Prima Pagina

Standard & Poor's ; Fiat, rating confermato dopo l'accordo su Chrysler

87 words

11 January 2014

La Stampa

STMA

TORINO

1

Italian

(c) 2014, La Stampa

Standard & Poor's conferma il rating di **Fiat** dopo l'accordo per il 100% di Chrysler: BB- con outlook stabile. L'agenzia parla di «profilo di rischio equilibrato» per il business del gruppo e si aspetta una accelerazione dell'integrazione delle due case nel 2014. L'ad Marchionne guarda a una fusione a breve e annuncia che la società che ne deriverà avrà un nome nuovo.

Chiarelli e Manacorda A PAG. 22

Document STMA000020140116ea1b0013h

Economia

Intervista ; “Puntare su auto premium? Una scommessa vincente”

francesco manacorda

707 words

11 January 2014

La Stampa

STMA

NAZIONALE

22

Italian

(c) 2014, La Stampa

Gros-Pietro: da noi i brand e le competenze per quel mercato

una grande impresa. «La scelta della **Fiat** è una grande sfida: per la prima volta una grande impresa italiana cerca, e secondo me ci riuscirà, di uscire dalla formula tradizionale in cui si sceglie la produzione di massa, con bassi costi, per andare invece verso prodotti più pregiati con maggiore contenuto di valore e di tecnologia». Gian Maria Gros-Pietro è presidente del consiglio di gestione di Intesa-Sanpaolo e siede nel cda proprio di **Fiat**. Ma soprattutto è uno dei maggiori economisti industriali italiani; in questa veste commenta i programmi di Sergio Marchionne, basandosi - ci tiene a dirlo - «solo su informazioni di pubblico dominio».

Marchionne punta deciso verso i modelli «premium», quelli di maggior valore e di più alto costo. È una scelta che ha senso economico ed è una partita che la **Fiat** può giocare?

«Sì, perché oggi gli unici produttori che fanno profitti sono quelli che producono vetture “premium”. La globalizzazione ha allargato i ventagli di reddito e di prezzo dei prodotti: centinaia di milioni di nuovi lavoratori entrano sul mercato venendo da redditi bassissimi e sono soddisfatti di lavorare con salari che non sarebbero sufficienti nei Paesi sviluppati. Quindi i nuovi produttori possono tenere i prezzi molto bassi ed esportare a questi prezzi anche in Europa o in Usa, ma non sono in grado di entrare nei segmenti “premium”. C’è forte divaricazione di prezzi tra i prodotti di massa e quelli “premium”, non solo nell’auto ma per tutti i beni; ad esempio i cellulari».

E al tempo stesso crescono i consumatori che possono permettersi beni, e auto, più costosi...

«Certo, il mercato “premium” cresce di dimensione. E proprio perché i nuovi produttori non possono accedervi, chi invece è presente su questo mercato ha molte più potenzialità di dieci anni fa. Faccio un esempio, forse banale. Campioni inimitabili come Ronaldo o Alonso se hanno un pubblico molto più ampio di quello che avevano prima, aumentano molto il loro valore. È impossibile fare concorrenza sui prodotti di massa ai produttori cinesi, che hanno economie di scala, economie di crescita e costo del lavoro basso. Ma è possibilissimo guadagnare se ci si sposta su prodotti a maggior valore aggiunto».

Ma l'Italia ha le capacità di entrare in questo mercato?

«Certamente sì. Abbiamo prima di tutto un brand-Paese che è collocato proprio in quella fascia. In fondo è paradossale che oggi solo i produttori tedeschi siano forti nel mercato “premium”. Poi, se parliamo di automobili, abbiamo nomi come Ferrari che è al top assoluto, Maserati, Alfa Romeo e la stessa Lancia che sebbene deteriorata non è certo da buttar via. Poi è ovvio che non bastano i brand, ma serve anche la capacità di fare. E questa noi ce l'abbiamo al punto tale che altri grandi costruttori vengono in Italia per usare le nostre competenze o a comprare componenti».

Ad esempio?

«General Motors ha un centro di ricerca sui motori diesel a Torino, il gruppo Volkswagen ha comprato Giugiaro, in generale circa il 50% del fatturato della componentistica in provincia di Torino è fatto lavorando con produttori diversi dal gruppo **Fiat**. Questa capacità può diventare una leva molto più efficace se si ricostruisce la sinergia del distretto: la vicinanza locale, ma anche la commistione di saper fare tra chi progetta il sistema e chi progetta il componente. L'idea di far tesoro delle economie esterne che ancora ci sono in Italia e in particolare a Torino, per una produzione più pregiata e con maggiori margini è perfettamente percorribile».

Secondo lei perché questa virata non è arrivata prima?

«Perché per farla serve la cassa, una rete di vendita globale e l'economicità della produzione. La prima e la seconda condizione arriveranno anche dalla fusione con Chrysler, la terza dipende anche da una collaborazione tra capitale e lavoro che è caratteristica dei settori più attivi e innovativi del Made in Italy. Serve un grande sforzo per ricostruire relazioni industriali diverse nell'industria dell'auto, anche con lavoratori che si riconoscano nell'azienda e ne siano orgogliosi».

LO SCENARIO

«I prodotti di massa

ormai li fanno i cinesi

Servono nuove ricette»

Document STMA000020140116ea1b0012o

Economia

l'ad: puntiamo su alfa romeo, la strategia è di uscire dal mercato di massa per andare NELLA FASCIA DEI PRODOTTI DI ALTA QUALITÀ ; "Fiat-Chrysler, fusione e nome nuovo"

teodoro chiarelli

681 words

11 January 2014

La Stampa

STMA

NAZIONALE

22

Italian

(c) 2014, La Stampa

Marchionne: tutti rientreranno dalla cassa. S&P conferma il giudizio sugli italiani e alza quello sugli americani

Standard & Poor's non segue Moody's e conferma il rating di **Fiat** dopo l'operazione Chrysler: BB- con outlook stabile. In compenso alza quello della società Usa allo stesso livello di quella italiana (da B+ a BB-) Lo ha reso noto ieri l'agenzia Usa, lo stesso giorno in cui Sergio Marchionne, in un'intervista al direttore di Repubblica Ezio Mauro annuncia che la nuova società **Fiat-Chrysler** «avrà un nome nuovo» e auspica «spero che la fusione si possa fare subito».

La valutazione su **Fiat**, recita il report di S&P, «riflette la nostra opinione di un profilo di rischio giudicato equilibrato per quanto riguarda il business del gruppo e aggressivo da un punto di vista finanziario. Il rapporto spiega che «il controllo totale di Chrysler non migliorerà immediatamente il profilo di rischio d'impresa di **Fiat**, ma che comunque il pieno controllo della casa americana dovrebbe dare un nuovo impulso alle iniziative di integrazione del gruppo e una maggiore flessibilità per attuare la propria strategia commerciale e industriale su scala mondiale e nel tempo potrebbe anche generare alcuni risparmi». L'outlook stabile, poi, «rispecchia le nostre aspettative che **Fiat** accelererà il processo di integrazione di Chrysler nel 2014».

Nell'intervista, invece, Marchionne parla della quotazione della nuova società. «**Fiat** è quotata a Milano. Poi andremo dove ci sono i soldi, dove c'è un accesso più facile ai capitali. Il mercato più fluido è quello di New York, ma deciderà il cda ».La sede sarà decisa «in base alla scelta di Borsa», anche se, precisa l'ad, «ha un valore puramente simbolico, emotivo». Marchionne non è preoccupato del debito che si porterà in dote la fusione («Proprio no») e sul fronte italiano rassicura che «tutti i lavoratori rientreranno dalla cassa integrazione». Nessun aumento di capitale in vista («Sarebbe una distruzione di valore»), mentre c'è un'apertura su un possibile convertendo: «Potrebbe essere una misura adatta». Nessuna conferma, invece, sull'entità, 1,5 miliardi, ipotizzata da alcuni operatori: «Lasciamo stare le cifre». Ma la grande scommessa si chiama Alfa Romeo, su cui Marchionne ripone le aspettative di crescita del gruppo. «Cassino strutturalmente e per capacità produttiva è lo stabilimento più adatto al rilancio dell'Alfa Romeo». E spiega: «La strategia è uscire dal mass market per andare nella fascia dei prodotti di alta qualità». Marchionne si lascia andare a una confidenza: «In capannoni-fantasma, mimetizzati in giro per l'Italia, squadre di uomini nostri stanno preparando i nuovi modelli Alfa Romeo che annunceremo ad aprile». Poi aggiunge: «Nel polo Mirafiori-Grugliasco si faranno le Maserati, compreso un nuovo suv e qualcos'altro che non dico. A Melfi la 500 X e la piccola Jeep, a Pomigliano la Panda e forse una seconda vettura». Infine un aneddoto sulle lunghe, difficili trattative del 2009 per prendere Chrysler: «Continuavano a dirmi che la **Fiat** doveva metterci la pelle, cioè i soldi. Ho avuto la faccia tosta all'inizio di dire di no. Metto in gioco la mia pelle, vale a dire reputazione e carriera, ma la **Fiat** no. Nemmeno un euro».

Ieri, puntuali, gli apprezzamenti di governo e sindacati. «Vigileremo, ma non crediamo che sia un libro dei sogni perché ci sembra che negli ultimi mesi si siano già visti alcuni risultati», ha detto il sottosegretario Claudio De Vincenti. Soddisfatto il leader della Cisl, Raffaele Bonanni: «È chiaro che continueremo a incalzare Marchionne e la **Fiat**, sul mantenimento degli impegni produttivi in tutti i siti italiani». Rocco Palombella, segretario generale della Uilm: «Abbiamo atteso per sei anni frasi come quelle di oggi di Marchionne, è una buona notizia». Fuori dal coro, invece, la Fiom. «Un film già visto», ha commentato il leader Maurizio Landini.

L'agenzia di rating:

profilo di rischio equilibrato per

il business del gruppo

Document STMA000020140116ea1b0012n

CORRIERE DELLA SERA

Primo Piano

Lavoro Tetto minimo per accedere alla contrattazione. Con sanzioni; La svolta sulla rappresentanza Sindacati, vale la soglia del 5%

Roberto Bagnoli

833 words

11 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

11

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Intesa tra Confindustria, Cgil, Cisl e Uil Certificazione Le votazioni in azienda e l'appartenenza al sindacatosaranno certificate da Inps e Cnel

ROMA - Accordo Confindustria-sindacati sulle nuove regole per la democrazia in fabbrica. Dopo anni di discussioni e sette mesi dalla firma (31 maggio) per una intesa quadro ieri sera i tre leader sindacali Susanna Camusso (Cgil), Raffaele Bonanni (Cisl) e Luigi Angeletti (Uil) hanno inviato per email a viale Astronomia la loro firma all'ultima versione del testo di 26 pagine - datato 23 dicembre scorso - dopo alcune piccole modifiche. In pratica viene introdotta anche nel privato la soglia minima del 5% di accesso alla contrattazione - come già avviene nel pubblico impiego - e l'esigibilità degli accordi di fabbrica e dei contratti presi a maggioranza. Chi non rispetta gli impegni, sia sigle sindacali che imprenditori, potrà subire delle sanzioni stabilite da un organismo arbitrale. Toccherà all'Inps (col quale dovrà essere stipulata una specifica convenzione) e al Cnel la certificazione delle degli iscritti al sindacato e delle votazioni in azienda.

L'accordo, voluto con grande tenacia soprattutto dal presidente di Confindustria Giorgio Napolitano e seguito tecnicamente dal responsabile delle relazioni industriali Pierangelo Albini, dovrebbe sanare il vulnus all'articolo 39 della Costituzione che impone «l'efficacia obbligatoria per tutte le categorie alle quali il contratto si riferisce». Ieri in tarda mattinata Squinzi si è recato al Quirinale per un lungo colloquio (oltre un'ora) con il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano. Ufficialmente è stata una visita di cortesia per discutere la situazione economico e politica del Paese ma l'incontro è servito anche al presidente di Confindustria per preannunciare al capo dello Stato i termini dell'accordo definitivo cui Napolitano teneva moltissimo.

In una nota Confindustria ha precisato che l'intesa «misura la rappresentatività degli attori e garantisce la piena attuazione degli accordi raggiunti contribuendo a migliorare il quadro di riferimento per tutti coloro che vogliono investire nel nostro Paese». Susanna Camusso si augura che «presto anche con le altre associazioni datoriali si possa raggiungere questo importante traguardo che costituisce il modello per dare finalmente piena attuazione al dettato costituzionale». L'accelerazione verso la firma conclusiva, dopo l'impasse avutasi il 13 dicembre scorso per alcuni ripensamenti di Angeletti cui seguì un ultimatum di Squinzi, si spiega anche con la crescente volontà politica di intervenire con una legge non molto gradita dalle Parti sociali gelose della loro autonomia. Per il segretario generale della Cisl Raffaele Bonanni quella raggiunta ieri «è una svolta epocale che cambia decisamente nel nostro Paese il volto delle relazioni industriali che passano da un sistema antagonistico e conflittuale, ad un sistema partecipato, moderno e ben governato». Bonanni è convinto che ora «si apre una stagione che può favorire la buona economia».

Per l'associazione di viale Astronomia «l'accordo costituisce un vero e proprio testo unico composto da quattro parti che regolano: la misurazione della rappresentanza sindacale a livello nazionale e aziendale; la titolarità ed efficacia della contrattazione collettiva nazionale ed aziendale; le modalità volte a garantire l'effettiva applicazione degli accordi sottoscritti nel rispetto delle regole concordate».

Così, mentre il Jobs Act di Matteo Renzi comincia, almeno a parole, a fare capolino sulla scena del dibattito politico, imprese e sindacati si portano avanti per modernizzare le relazioni sindacali ed evitare in futuro un nuovo caso Fiat-Fiom. Il leader degli imprenditori ieri ha sfruttato la giornata romana anche per incontrare il vicepremier Angelino Alfano e i ministri "economici" dell'Ncd e per tenere una relazione all'Accademia dei Lincei sullo «scenario europeo sotto la presidenza italiana». Squinzi si è impegnato a realizzare un «manifesto per le elezioni europee» per tracciare le linee che «permetteranno all'Italia di essere autenticamente protagonista». Il 2014,

secondo la tesi sostenuta dal patron della Mapei, «segna un punto di non ritorno e sarà una sfida decisiva per costruire una nuova visione per i cittadini e i governi europei».

Il decreto Destinazione Italia, pur riconoscendone le molte valenze positive, è stato criticato ieri, nel corso di una audizione alla Camera, dal delegato confindustriale per gli investitori esteri Giuseppe Recchi, secondo il quale la norma sul credito di imposta per ricerca e sviluppo «è poco incisiva perché limitata al 50% della spesa effettiva». In genere, per quanto riguarda le misure fiscali «si tratta di una occasione mancata».

Roberto Bagnoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'accordo

I contenuti

L'accordo sottoscritto ieri da Cgil, Cisl, Uil e Confindustria, si compone di 25 pagine e regola le modalità di attuazione dell'intesa sulla rappresentanza sindacale definita il 31 maggio 2013. L'accordo si compone di quattro parti: 1) Misura e certificazione della rappresentanza ai fini della contrattazione nazionale; 2) Regolamentazione delle rappresentanze in azienda; 3) Titolarità ed efficacia della contrattazione collettiva nazionale di categoria e aziendale; 4) Disposizioni relative alle clausole e alle procedure di raffreddamento e alle clausole sulle conseguenze dell'inadempimento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140111ea1b0004x

CORRIERE DELLA SERA

Economia

Lingotto L'agenzia conferma il rating: «Accelera la strategia»; Fiat-Chrysler promossa da S&P Il rilancio di Alfa da Cassino

Raffaella Polato

667 words

11 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

45

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

MILANO - La prima è stata Fitch: «Nessun impatto immediato», voto confermato. In mezzo si è piazzata Moody's: «Timori per la liquidità», titolo sotto osservazione per un possibile declassamento. Ora tocca a Standard & Poor's. Che chiude il cerchio delle agenzie di rating così come si era aperto: promozione dell'accordo che porta **Fiat** al 100% di Chrysler, giudizio sull'affidabilità finanziaria ribadito. Il livello attribuito al debito del Lingotto rimane dunque BB per il debito a lungo termine e B per quello a breve. L'outlook, ossia la prospettiva, era «stabile» prima e «stabile» resta ora che l'acquisto dà il via alla completa fusione (scatterà subito dopo il closing con Veba, fissato entro il 20 gennaio).

«Non sono preoccupato, proprio no», diceva ieri mattina Sergio Marchionne, in un'intervista a Repubblica, a proposito dell'allarme downgrade targato Moody's. Spiegava anche, indirettamente, quali armi avesse pronte per disinnescare il pessimismo dell'unica agenzia che ha semi-bocciato Torino: sì, ha confermato, la situazione finanziaria e la capacità di investimento miglioreranno con un rafforzamento del capitale, e il prestito convertendo di cui si è parlato «potrebbe essere una misura adatta» al posto del classico aumento (di nuovo escluso). Sarebbe sufficiente, a spiegare il «non sono preoccupato». In serata, quando S&P ha aggiunto il proprio «okay» a quello di Fitch (lasciando così in minoranza Moody's e il suo complicato rapporto con l'Italia), sono arrivati altri appigli.

Si parte dalle motivazioni strettamente finanziarie: già i rating attuali, si legge, «riflettono la nostra visione su un rischio di business adeguato al profilo della società» oltre che sul parallelo «aggressivo profilo di rischio finanziario». Dopodiché, però, è l'aspetto industriale a finire al centro. Moody's sottolineava soprattutto i rischi di mercato legati alla fragile ripresa europea e alla frenata del Brasile. S&P, pur non sottovalutando gli stessi aspetti, fissa un altro focus: «Il controllo completo di Chrysler darà al gruppo una maggiore flessibilità per implementare la strategia industriale e commerciale su base globale. L'outlook stabile riflette la nostra aspettativa che **Fiat** imprima un colpo di acceleratore all'integrazione, sostenendo così un miglioramento delle performance operative nel 2014, e adotti misure per facilitare i movimenti di cassa con Chrysler».

È in effetti, in buona parte, la tabella di marcia di Marchionne. Il quale, ieri, ha confermato altre indiscrezioni di questi giorni: la quotazione, oltre che a Milano, «dove c'è un accesso più facile ai capitali, e non c'è dubbio che il mercato più fluido sia quello americano»; il «nome nuovo» cui pensare; la sede da decidere «anche in base alla scelta di Borsa». Questione calda, questa, ma dal «valore puramente simbolico». La produzione italiana resterà qui, ripete, e tutti gli stabilimenti «gireranno» - con l'obiettivo di tornare alla piena occupazione - sulla scommessa Premium. Perno, come ha sempre detto, il rilancio dell'Alfa. Che sarà affidata a Cassino ed è assolutamente «centrale nella nostra nuova strategia».

Raffaella Polato

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tappe

10 giugno 2009 lo sbarco a Detroit

Fiat e Chrysler, dopo il via libera della Casa Bianca, ufficializzano l'intesa. La quota iniziale del Lingotto è del 20%, ottenuto senza esborsi cash.

2 maggio 2011 ritorno all'utile

Page 121 of 143 © 2014 Factiva, Inc. All rights reserved.

Con la prima trimestrale e dopo due anni di «cura Marchionne» il gruppo Chrysler, rilevato a un passo dal fallimento, ritorna all'utile. È la prima volta dal 2006.

24 maggio 2011 Tesoro Usa rimborsato

Fiat, che ha accelerato le tappe degli accordi di salvataggio Chrysler ed è al 46%, rimborsa in anticipo e per intero il Tesoro. Totale dei prestiti: 7,6 miliardi di dollari

1° gennaio 2014 a Detroit con il 100%

Fine del lungo braccio di ferro con Veba sul valore del 41,5% detenuto dal fondo. Marchionne chiude a 4,3 miliardi e dalle casse del Lingotto ne usciranno solo 1,7.

Document CORDES0020140111ea1b0004w

Le nuove Alfa a Cassino e Mirafiori ecco il piano per gli impianti italiani; Il retroscena; Marchionne scrive ai vertici del gruppo: "Questa è integrazione culturale"

PAOLO GRISERI

839 words

11 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

TORINO - Sarà la Chrysler a salvare l'Alfa e con questa l'occupazione in Italia? E' la scommessa che ieri Sergio Marchionne ha preannunciato a Repubblica nell'intervista al direttore Ezio Mauro. Dopo la fusione, con gli utili della casa di Detroit si potranno finanziare gli investimenti necessari a far ripartire le fabbriche italiane e a dar corpo al progetto di rinascita del Biscione.

Operazione complessa, che nei mesi scorsi gli analisti avevano valutato intorno ai 4 miliardi di dollari di investimento. Operazione che, se portata a termine, sembra destinata a cambiare la fisionomia produttiva degli stabilimenti italiani. Sapendo che nel prossimo futuro, nel nuovo gruppo che nascerà, le distinzioni territoriali sfumeranno sempre più.

Nei giorni scorsi, in una lettera riservata inviata ai vertici del gruppo, Sergio Marchionne ha raccontato così il senso della fusione: «Sono stato costretto fin da ragazzo a cambiare Paese, a conoscere nuove culture. Ho passato gli ultimi 40 anni a viaggiare in giro per il mondo, con aziende, persone e culture diverse. Ho passato gli ultimi quattro anni a lavorare per trasformare le differenze in punti di forza realizzando un sogno di cooperazione industriale che era anche un grande sogno di integrazione culturale». Non solo una nuova azienda, dunque, ma, sembra di capire, una nuova società. Riuscirà quel sogno a incrociare la fame di lavoro delle migliaia di dipendenti italiani della Fiat costretti in questi anni a lunghe attese in cassa integrazione? La sintesi del piano per l'Italia che l'ad del Lingotto illustrerà in aprile, in occasione del primo bilancio trimestrale del 2014, è tutta in una risposta. Quando e come ripartiranno le fabbriche? «Nel polo Mirafiori-Grugliasco si faranno le Maserati, compreso un nuovo suv e qualcos'altro che non le dico. A Melfi la 500X e la piccola Jeep. A Pomigliano la Panda e forse una seconda vettura. Rimane Cassino che strutturalmente e per capacità produttiva è lo stabilimento più adatto al rilancio Alfa Romeo». Lo schema dunque si delinea.

Confermato il polo del lusso torinese. A Grugliasco, nell'ex stabilimento Bertone, si producono già oggi la Maserati Quattroporte e la Maserati Ghibli. Modelli che incontrano successo se, come anticipa Claudio Chiarle della Fim torinese, «nei prossimi giorni comincerà la discussione sul turno di notte». L'idea che si dovesse istituire il terzo turno per modelli di lusso era, fino a non molto tempo fa, una specie di bestemmia nel mondo dell'auto. L'aumento degli organici di Grugliasco potrà consentire di richiamare dalla cassa integrazione una parte dei 5.400 dipendenti delle Carrozzerie di Mirafiori. Nello stabilimento simbolo di Torino partirà a fine anno la produzione del suv Maserati. A questo potrebbe essere affiancata una seconda linea per realizzare il "qualcos'altro che non le dico". Potrebbe essere un nuovo suv Alfa o comunque un nuovo modello del Biscione.

Lo stabilimento che dovrebbe trarre maggiore beneficio dal piano di rilancio dell'Alfa è quello di Cassino. Qui oggi si produce la Giulietta, considerata una delle antenate dei modelli che serviranno a preparare lo sbarco del marchio milanese negli Stati Uniti. L'affermazione dell'ad sul fatto che «il dna dell'Alfa deve essere autenticamente tutto italiano», lascia pensare che una parte significativa dei modelli che arriveranno in Usa sarà comunque realizzata negli stabilimenti europei.

A Cassino potrebbero arrivare almeno due nuovi modelli: l'ammiraglia dell'Alfa Romeo, un modello che alla gamma del marchio manca dalla fine della produzione della 166. E la nuova Giulietta, erede dell'attuale. Lo stabilimento laziale dovrebbe continuare a produrre la Delta anche se in prospettiva, ha detto Marchionne, «il marchio Lancia varrà solo per il mercato italiano, nella linea della Y». Confermati i due mini suv a Melfi: la 500X e la piccola Jeep che affiancheranno almeno per un periodo la produzione della Grande Punto. L'ultimo annuncio sui nuovi modelli contenuto nell'intervista di ieri riguarda Pomigliano: la fabbrica napoletana che già produce la Panda potrebbe produrre un secondo modello, quello che in gergo viene chiamato Grande Panda, un piccolo fuoristrada quattro per quattro.

Infine Marchionne ha aperto un discorso sul nuovo motore Alfa Romeo: «Basta con i motori **Fiat** nell'Alfa». Dove verrà realizzato allora il propulsore dei nuovi modelli del Biscione? Uno degli stabilimenti candidati potrebbe essere quello di Cento, in provincia di Ferrara, che oggi produce motori da tre litri per i piccoli SUV Chrysler. Ma si potrebbe immaginare anche di rivitalizzare le Meccaniche di Mirafiori, rimaste senza un modello dai tempi del vecchio motore 903 che aveva equipaggiato Uno e Punto.

Fino all'annuncio ufficiale del piano prodotti di aprile, si susseguiranno naturalmente molte ipotesi. Ma sembra certo che con la sua nuova società («sarà nuova anche nel nome», ha annunciato ieri) Marchionne proverà a inseguire il sogno di tutti i dipendenti italiani del gruppo. Un sogno interrotto nel 2012 con la crisi e la fine del piano Fabbrica Italia: tornare tutti al lavoro.

Document LAREP00020140111ea1b0000w

Landini a Marchionne "Solo aziende fantasma e promesse tradite"; Ma Cisl e Uil aprono all'ad della Fiat

LUISA GRION

475 words

11 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

PALERMO - Il super latitante Matteo Messina Denaro starebbe cercando tritolo per preparare un attentato contro Teresa Principato, il procuratore aggiunto di Palermo che coordina le indagini per la ricerca del boss.

ROMA - Piace a Cisl e Uil, ma la Cgil chiede che sul piano industriale di quella che sarà la **Fiat** del futuro - delineata ieri da Marchionne a Repubblica - si apra un tavolo con i sindacati e il governo. L'amministratore delegato di **Fiat** e Chrysler ha infatti annunciato che il gruppo punterà al rilancio attraverso i modelli di alta qualità, quelli dell'Alfa in particolare, con l'obiettivo di far rientrare progressivamente al lavoro tutti i dipendenti. Idea che convince Cisl e Uil, ma non il sindacato guidato da Susanna Camusso che chiede rassicurazioni sul fatto che questa scelta si trasformi in una maggiore occupazione.

«Marchionne fa bene a spiegare i suoi piani e ad evitare strumentalizzazioni- dice Raffaele Bonanni, leader della Cisl- ma è chiaro che continueremo ad incalzarlo sul mantenimento degli impegni produttivi nei siti italiani». Ci crede anche la Uil di Luigi Angeletti che vuole però «accelerare la produzione dei nuovi modelli mantenendo in Italia la progettazione». Meno entusiasta la Cgil: «L'operazione Chrysler è stata coraggiosa, ma ora bisogna capire come e quanta capacità produttiva, e quindi di occupazione, è in grado di mettere in atto questa strategia» commenta Elena Lattuada, segretario confederale. «E' necessario che sul piano industriale si apra un tavolo di confronto con i sindacati, e che a quel tavolo ci sia anche il governo». In più, sottolinea la Lattuada, «ora che ha incassato l'operazione Chrysler, **Fiat** ci deve dire cosa intende fare di Irisbus e del sito di Termini Imerese».

Una richiesta cui si associa Totò Burrafato, sindaco della cittadina siciliana dove ieri gli operai dello stabilimento (mille sono in cassa integrazione) hanno occupato per protesta un tratto di autostrada: «Non è possibile che in un programma industriale come quello di Marchionne non ci sia uno spazio produttivo per i lavoratori di Termini Imerese: il governo chieda attenzione». Di fatto, a breve, ci sarà un incontro fra il governo e Marchionne, lo ha confermato il ministro per lo Sviluppo Economico Flavio Zanonato: «Devo fissare la data, ci siamo già detti di sì» ha assicurato. Un giudizio internazionale dell'operazione «americana» arriva da Standard&Poor's che ha confermato il rating di lungo e breve termine della **Fiat** (rispettivamente BBe B) con outlook (prospettive per il futuro) stabile. Secondo l'agenzia, il pieno controllo di Chrysler «darà al gruppo una maggiore flessibilità nell'implementazione delle sue strategie commerciali e industriali e potrebbe generare nel tempo alcune sinergie di costi». L'agenzia innalza invece il rating di Chrysler, da BB- a B+ sempre con outlook stabile.

Document LAREP00020140111ea1b00008

ECONOMIA & FINANZA

Contante addio? I commercianti aprono «Ma lo Stato non presenti il conto»

475 words

11 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-NAZ

27

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Venturi, numero uno Confesercenti: «Servono interventi sui costi»

Nuccio Natoli ROMA «LE CAMICIE di forza non sono la soluzione. Si può discutere di riduzione dell'uso del contante, di nuove regole sul mercato del lavoro, a patto che l'obiettivo reale sia migliorare lo stato dell'arte». Marco Venturi, presidente di Confesercenti, è favorevole al nuovo, ma avverte: «Attenzione, le soluzioni facili non sempre sono le migliori». Partiamo dalla proposta di abolire l'uso del contante. «In linea di massima sono favorevole, purché si affrontino anche le questioni collegate». Ad esempio? «Non deve accadere che alla fine vi siano costi aggiuntivi né per le imprese, né per il cittadino che usa la moneta di plastica». Si riferisce alle commissioni? «Sì, ma non solo. Ci sono spese per l'installazione delle tecnologie, per i collegamenti, eccetera. Studiamo interventi di sostegno dei costi e noi non abbiamo grandi obiezioni da fare». La moneta elettronica frenerebbe sia la corruzione, sia l'evasione di cui spesso sono accusati i commercianti. «Il freno alla corruzione me la sogno tutte le notti. L'accusa ai commercianti di evadere il fisco, invece, è una vera bufala». Ne è così convinto? «Sì, come sono convinto che venga rilanciata di continuo per nascondere pecche molto più gravi. Per fortuna ogni tanto arriva la magistratura e, guarda caso, il marcio vero viene alla luce». I commercianti non hanno neppure una piccola macchia? «Con gli studi di settore il cui rispetto è diventato molto alto, l'evasione fiscale nel commercio è minuzzaglia. Piuttosto bisognerebbe chiedersi perché molte piccole e medie imprese stanno chiudendo nel disinteresse generale». La sua risposta qual è? «Semplice, non ce la fanno più. Il peso enorme del fisco su e l'aumento della disoccupazione sono alla base del crollo dei consumi. Non resta che chiudere». Renzi propone nuove regole per rilanciare il mercato del lavoro. «L'idea in sé non è malvagia, ma ha un difetto di fondo». Quale? «Il lavoro non si crea solo cambiando le regole. Se non si dà fiato alla crescita non si va da nessuna parte. Se un'impresa chiude, di sicuro un numero x di lavoratori perde il posto, qualunque siano le regole». Combattere il precariato con regole che diano più garanzie? «Purché non si traduca in un aumento dei costi. Abbiamo già la pressione fiscale tra le più alte dell'Ue, se facciamo salire pure i costi è davvero la fine». L'idea dei sussidi alla disoccupazione potrebbe aiutare la crescita dei consumi. «Vero, ma rischia di avere un costo enorme. A quel punto chi paga?». Vede pericoli pure nella proposta del contratto unico? «Tutto ciò che semplifica è ok. Ma non si dica che lo stesso contratto può funzionare nello stesso modo per un ambulante e per la Fiat».

Document RESCAR0020140111ea1b0004k

Economia

MA LE TUTE BLU DELLA CGIL CONTINUERANNO IL CONFRONTO CON L'AZIENDA ; Fiat, il tavolo Fiom resta separato

MARINA CASSI

453 words

10 January 2014

La Stampa

STMA

NAZIONALE

24

Italian

(c) 2014, La Stampa

Non ci sarà un unico tavolo negoziale con **Fiat**, Fim, Uilm, Fismic, Ugl, associazione Quadri e Fiom. Lo ha detto nettamente ieri l'azienda nel corso del terzo incontro con i meccanici della Cgil - presente anche questa volta il segretario generale Maurizio Landini -, dopo la sentenza della Corte costituzionale che a giugno ha riconosciuto il diritto alla rappresentanza per la Fiom.

I tavoli rimarranno separati; la **Fiat** ritiene impraticabile l'unificazione perchè la Fiom non ha firmato il contratto di primo livello e, quindi, si troverebbe a avere una posizione diversa dagli altri sindacati che, invece, sono firmatari. Proprio lunedì e martedì ci sarà un nuovo round per il rinnovo biennale del contratto di gruppo e i firmatari ribadiscono che a quel tavolo la Fiom non ce la vogliono fino a quando non avrà firmato. Cioè, presumibilmente, mai.

Ma il dialogo tra **Fiat** e Fiom andrà avanti con un nuovo incontro già nelle prossime settimane e pare esserci una comune volontà di arrivare a relazioni industriali migliori. Nei prossimi giorni i meccanici Cgil potrebbero elaborare e avanzare all'azienda una richiesta di aumento economico sulla base dei parametri ipotizzata nella carta rivendicativa presentata ai lavoratori nelle assemblee e a cui avrebbero partecipato secondo gli organizzatori 18 mila addetti.

Realisticamente non saranno i contenuti del contratto - e del suo rinnovo - quelli a tener banco nei prossimi incontri; più probabile che il confronto comprenda i temi dell'organizzazione del lavoro e della realtà produttiva dei singoli stabilimenti. Per un giro di orizzonte più ampio e definito la **Fiat** ha spiegato che si dovrà attendere aprile.

A fine incontro il segretario Maurizio Landini commenta: «L'azienda ha ribadito più volte che quello aperto con noi è un tavolo negoziale e che non ci sono tavoli di serie A e di serie B. Fisseremo nei prossimi giorni la data di un nuovo incontro». E annuncia che entro gennaio si riunirà nuovamente il coordinamento dei delegati Fiom del gruppo. Spiega: «Per noi l'obiettivo resta un tavolo unico perché il tavolo doppio non porta a nulla; è un modo per non applicare la sentenza della Corte Costituzionale».

Aggiunge: «Ci siamo lasciati, siccome continuano a esistere punti di vista diversi, con l'impegno a aggiornare il confronto per dettagliare meglio le nostre rivendicazioni e per consentire all'azienda di fornire un quadro più preciso della situazione produttiva degli stabilimenti. Noi il contratto specifico di lavoro non lo abbiamo firmato, non lo condividiamo, ma continuiamo a dire che tutti i sindacati hanno diritto a stare al tavolo».

Lunedì gli incontri

con le sigle

che hanno firmato

il contratto

Document STMA000020140116ea1a000y9

CORRIERE DELLA SERA

Economia

La richiesta Il segretario delle tute blu della Cgil chiede di sedersi con gli altri sindacati. Ma il nodo resta il contratto specifico di primo livello; Il lento disgelo tra Fiat e Fiom, no del Lingotto al tavolo unico

Raffaella Polato

738 words

10 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

RIBATTUTA

33

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

Landini: «Il confronto va avanti». L'azienda: «Nel merito ci sono posizioni inconciliabili» Modello Pomigliano
Votato a maggioranza dai lavoratori dello stabilimento, ma mai riconosciuto da Fiom Cgil guidata da Landini

MILANO - Copione prevedibile. Maurizio Landini chiede di essere ammesso al tavolo delle trattative con Fim, Uilm, Fismic, Ugl, Quadri. La **Fiat** risponde no, non se ne parla, non c'è «alcuna pregiudiziale "politica"» verso la Fiom ma «sulle questioni di merito le posizioni sono inconciliabili». Anzi: «Antitetiche», sia rispetto all'azienda sia rispetto «alle altre organizzazioni sindacali». Che sono poi le prime a non volersi sedere insieme a i rappresentanti dei metalmeccanici Cgil: «Prima riconoscano gli accordi».

Tutte cose che Landini sa. Per cui è evidentemente calcolata, la richiesta con cui ieri mattina si è presentato a Torino, al nuovo incontro «separato» con i vertici delle relazioni industriali di **Fiat-Chrysler** e Cnh Industrial. Con altrettanta evidenza, il «no» lo dà per scontato. Sembra però sparita la strategia della guerra totale. Se sorpresa c'è, a fine riunione, sta nei toni bassi, quasi concilianti con cui il segretario spegne di fatto la possibile nuova miccia. Sì, «per noi l'obiettivo resta un tavolo unico: i lavoratori non hanno bisogno di altre divisioni». Però: «L'azienda ha ribadito più volte che quello aperto con noi è un tavolo negoziale e che non ci sono serie A e serie B». Quindi: non ci sono più porte da sbattere, «nei prossimi giorni fisseremo la data di un nuovo incontro».

Segnale di disgelo? Ne ha l'aria. Di lento avvicinamento effettivo, oltre che apparente? Non è detto. Rimane il nodo di fondo. Sempre lo stesso: il «contratto specifico di primo livello», come la legge definisce il contratto aziendale «modello Pomigliano», votato a maggioranza dai lavoratori ma mai riconosciuto dagli uomini di Landini. Da lì era partita la lunga guerra, giudiziaria e non solo, conclusa dopo che la Corte Costituzionale ha ristabilito il diritto Fiom alla rappresentanza in fabbrica. **Fiat-Chrysler** ha eseguito, i fiommini in fabbrica sono rientrati, le cause sono state ritirate.

Non è però andato tutto magicamente a posto. Diritto alla rappresentanza non significa in automatico - nemmeno nella sentenza della Consulta, sostengono Lingotto e firmatari degli accordi - diritto a sedere all'unico tavolo che per un sindacato conta: quello delle trattative con l'azienda. Per cui è vero che, ieri, l'incontro **Fiat-Fiom** è stato all'insegna del fair play. Ma è vero pure che non è lì, la vera sede negoziale. In questi giorni si discute di rinnovo del contratto (lo stesso peraltro applicato agli iscritti di Landini). E a farlo sono Fim, Uilm, Fismic, Ugl, Quadri. Si ritroveranno lunedì e martedì, puntando a chiudere al massimo «entro il mese», e di allargare il tavolo non vogliono sentir parlare. Non, appunto, fino a quando i rappresentanti delle tute blu Cgil - che la minaccia di denuncia per comportamento antisindacale ora la rivolgono ai «cugini separati», paradossalmente, non più all'azienda - non riconosceranno la validità degli accordi post referendum.

È una posizione non solo in sintonia, ma che rafforza quella espressa ieri dal Lingotto: «A proseguire il dialogo siamo disponibili, senza pregiudiziali», ma se le visioni restano «antitetiche» il tavolo unico «è impraticabile, non in grado di portare alcun risultato concreto». Il segretario Fiom non è ovviamente d'accordo, e ripete che quel tavolo «rimane il nostro obiettivo». Però okay, intanto «fissiamo il prossimo incontro». Significa che è finita la strategia delle barricate? Non è detto. Un paio di frecciate Landini le lancia comunque. Una al governo, di nuovo sollecitato a convocare azienda e sindacati: «Finora ha fatto un po' di casino, non mi sembra stia affrontando i problemi del lavoro». L'altra, inevitabile ma questa volta in fondo soft, a Marchionne: «È eccezionale. Nel 2004 si è fatto pagare da Gm per non essere comprato, adesso è riuscito a comprare Chrysler con i soldi Chrysler. Bravissimo. Dopodiché, in Italia si fanno solo 400 mila macchine...».

Raffaella Polato

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Se potete, evitate di giocare a poker con Sergio Marchionne. Come un vero giocatore conduce le trattative di persona, senza l'aiuto di banchieri o avvocati».

Un ritratto dell'ad di **Fiat**-Chrysler ieri sul Financial Times

Document CORDES0020140110ea1a000ae

"La Fiat con Chrysler ha realizzato un sogno faremo auto di alta qualità gli operai torneranno tutti";
L'intervista; Marchionne: punto sui nuovi modelli Alfa, ecco il piano

EZIO MAURO

2,297 words

10 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

(segue dalla prima pagina)

TORINO «È STATO allora che l'idea ha cominciato a ronzarmi per la testa. Un'idea, non un progetto. Diceva così: o tutto o niente. O posso entrare nella gestione e prendermi la responsabilità delle due aziende, oppure perdiamo tempo». E poi? «Poi è arrivato il piano. La chiami fortuna, istinto, visione, quel che vuole. Resta il fatto che in quel momento di crisi spaventosa abbiamo visto nei rottami dell'industria automobilistica americana la possibilità di far rinascere una grande azienda in forma completamente diversa. E l'America ha creduto nelle nostre idee e ci ha aperto le porte».

Vuol dire che soltanto in America sarebbe stata possibile un'operazione di questo tipo? «Dico che per tante ragioni storiche e culturali noi europei siamo condizionati dal passato, l'idea di chiuderlo per far nascere una cosa nuova ci spaventa. Da loro no: c'è una disponibilità quasi naturale verso il cambiamento, la voglia di ripartire».

Meno vincoli e meno dubbi? «Se porti un'idea nuova, in Italia trovi subito dieci obiezioni. In America nello stesso tempo trovi dieci soluzioni a possibili problemi. E poi è arrivato Obama».

Che ha creduto subito al suo progetto? «Aveva l'obiettivo di salvare quelle aziende. La nostra fortuna è stata di poter trattare direttamente con il Tesoro, con la task force del Presidente, non con i creditori di Chrysler, come voleva la vecchia logica. Se no, oggi non saremmo qui».

L'amministrazione vi ha sempre sostenuti? «Abbiamo scoperto che il nostro piano era più prudente del loro. Ma la seconda fortuna è stata che il mercato è ripartito prima del previsto, gli Usa oggi sono tornati a produrre 15 milioni di veicoli, la cura che abbiamo fatto a Chrysler funziona, noi ci siamo, tanto che la Jeep non ha mai venduto tante macchine come nel 2013, cioè 730 mila».

Questo basta per mettere Chrysler al riparo? «Guardi che in America il mercato c'è ma è difficile, la competizione è durissima. Ma nelle vendite retail lo scorso anno Chrysler è cresciuta negli Usa più degli altri due big, Ford e Gm. Siamo il quarto produttore americano, perché in mezzo si è infilata Toyota. Quindi c'è molta strada ancora da fare, ma siamo in cammino. E meno male che l'istinto aveva visto giusto nel 2009, perché un'occasione così si presenta una volta sola nella vita: non accadrà mai più». Un piccolo non potrà mai più comprare un grande grazie alla crisi? «Abbiamo sfruttato condizioni irripetibili. È vero che normalmente il sistema americano è capace a digerire la bancarotta e a assicurarti le condizioni finanziarie per ripartire, perché il Chapter 11 negli Usa ti lava la macchia del fallimento. Ma quando siamo arrivati noi il sistema digestivo delle banche si era bloccato, ed ecco che abbiamo potuto negoziare direttamente con il governo, cosa mai accaduta prima». Un negoziatore più facile perché politicamente interessato al risanamento aziendale? «Mica tanto facile. Continuavano a dirmi che la **Fiat** doveva metterci la pelle, cioè i soldi. Ho avuto la faccia tosta all'inizio di dire no. Avevamo studiato bene le ceneri dell'automobile americana, sapevamo che il rischio era altissimo. Se vuoi, rispondevo, metto in gioco la mia pelle, vale a dire reputazione e carriera, ma la **Fiat** no. Nemmeno un euro». Perché hanno accettato? «Tenga conto che stiamo parlando della tragedia del 2009, quando i manager uscivano per strada con gli scatoloni perché le aziende chiudevano, quando la quota di mercato di Chrysler era precipitata al 6 per cento, non so se mi spiego. Certo, ogni tanto mi arrivava un messaggio dal mio partner al Tesoro: secondo te, questa rotta si sta invertendo? Bene, sì è invertita. Abbiamo restituito al governo Usa tutti i soldi che aveva messo in Chrysler, 7 miliardi e mezzo di dollari, abbiamo ripagato tutti e dopo l'accordo con Veba non dobbiamo più niente a nessuno. A questo punto, ci siamo comprati il resto dell'azienda. Chrysler ha trovato un partner».

Direi un padrone, no? «Direbbe male. La nostra non è una conquista, è la costruzione di un insieme. Ho scritto una lettera riservata al Gec, il Group Executive Council, cioè gli uomini che gestiscono il Gruppo, e ho detto che

quello di **Fiat-Chrysler** è per me un sogno di cooperazione industriale a livello mondiale, ma soprattutto un sogno di integrazione culturale tra due mondi».

Non vi sentite padroni di Chrysler, dunque? «Qualcosa di più, di meglio. Abbiamo creato una cosa nuova. E da oggi il ragazzo americano che lavora in Chrysler quando vede una Ferrari per strada può dire: è nostra.

Poi, certo, se quando sono arrivato qui mi avessero detto che saremmo diventati il settimo costruttore del mondo, mi sarei messo a ridere. Capisco anche che in questi anni qualcuno ci abbia preso per pazzi. Per fortuna gli azionisti hanno creduto nel progetto e lo hanno appoggiato. John è venuto subito a Detroit, ha capito il potenziale dell'operazione e l'ha sostenuta fino in fondo».

Lei sa che su questo successo americano c'è il sospetto che sia stato costruito a danno dell'Italia, delle sue fabbriche e dei suoi operai. Cosa risponde? «Che è vero il contrario. Questa operazione ha riparato **Fiat** e i suoi lavoratori dalla tempesta della crisi italiana ed europea, che non è affatto finita. Non solo: ha dato la possibilità di sopravvivere all'industria automobilistica italiana in un mercato dimezzato. Altrimenti non ce l'avremmo più. E invece potrà ripartire con basi, dimensioni e reti più forti». Lei dopo la firma è ottimista, ma proprio oggi il Financial Times le fa notare che 4,4 milioni di vetture prodotte da **Fiat-Chrysler** sono appena la metà di Toyota, e l'accusa di essere un abile negoziatore ma non un costruttore, un uomo d'automobili. Come si difende? «Se adesso che ho Chrysler valgo mezza Toyota, quale sarebbe il mio valore senza l'America? Quanto alle automobili, al salone di Detroit 2011 abbiamo presentato 16 nuovi modelli tutti insieme. E aspettiamo il nuovo piano Alfa Romeo, per favore, prima di parlare».

Però Moody's non ha aspettato, e ha già minacciato il downgrade **Fiat** per i troppi debiti e la poca liquidità dopo l'acquisto di Chrysler. Chi ha ragione? «Capisco il loro ragionamento, ma ricordo che nel 2007 arrivammo a zero debiti, prima che scoppiasse quel bordello nei mercati. Bisognerà vedere con il piano di aprile dei nuovi modelli dove si posizionerà il debito. Io non sono preoccupato, proprio no».

Ma la strada maestra nelle vostre condizioni non sarebbe un aumento di capitale? «Sarebbe una distruzione di valore. Ci sono metodi, modelli diversi e innovativi per finanziare gli investimenti».

Come il convertendo da un miliardo e mezzo di cui si parla? «Lasci stare le cifre. Ma il convertendo potrebbe essere una misura adatta».

In un passato recente con il convertendo i banchieri italiani si sentivano già padroni della **Fiat**, non ricorda? «Ricordo, anche perché quando venivano al Lingotto mancava solo che prendessero la misura delle sedie. Invece la verità è che siamo qui, pronti a ripartire, ma abbiamo bisogno di soldi per finanziare la ripartenza. Le sembra un discorso troppo esplicito, troppo poco italiano?» No, se lei però mi dice dove quoterete la nuova società.

«Fiat è quotata a Milano. Poi, andremo dove ci sono i soldi. Mi spiego: dove c'è un accesso più facile ai capitali. Non c'è dubbio che il mercato più fluido è quello americano, quello di New York, ma deciderà il Consiglio di amministrazione. Io sono pronto anche ad andare a Hong Kong per finanziare lo sforzo di **Fiat-Chrysler**».

Come si chiamerà la nuova società? «Avrà un nome nuovo».

Quando avverrà la fusione? «Spero subito, con l'approvazione del Consiglio al dividendo Chrysler di 1,9 miliardi. A quel punto il processo è chiuso, si può partire».

E dove sarà la sede della nuova società? «Lo decideremo, anche in base alla scelta di Borsa, ma mi lasci dire che è una questione che ha un valore puramente simbolico, emotivo. La sede di Cnh Industrial si è spostata in Olanda, ma la produzione che era qui è rimasta qui». Lei dovrebbe capire dove nascono certe preoccupazioni. Quando è arrivato in **Fiat** si producevano un milione di auto in Italia, due milioni dieci anni prima, oggi appena 370 mila su un totale di 1,5 milioni di auto vostre. Come si può aver fiducia nel futuro dell'auto italiana in queste condizioni? «Se ritorniamo al punto in cui **Fiat** doveva investire in controtendenza in questi anni di mercato calante, io non ci sto, perché se posso scegliere preferisco evitare la bancarotta. Peugeot ha investito, e oggi si vede che i soldi sono usciti, ma il mercato non c'è. In più bisogna tener conto che le auto invecchiano, e un modello lanciato (e non comprato) durante la crisi sarà vecchio a crisi finita, quando i consumi possono ripartire. No, la strada è un'altra».

Quale, dopo le promesse mancate di Fabbrica Italia? «Ecco un'altra differenza tra Italia e America. Là quando cambiano le carte si cambia gioco, tutti d'accordo, qui avrei dovuto mantenere gli investimenti anche quando il mercato è sparito. No, la nostra strategia è uscire dal mass market, dove i clienti sono pochi, i concorrenti sono tanti, i margini sono bassi e il futuro è complicato».

Uscire dal mercato tradizionale **Fiat** per andare dove? «Nella fascia Premium, prodotti di alta qualità, con concorrenza ridotta, clienti più attenti, margini più larghi. In fondo abbiamo marchi fantastici e per definizione Premium, come l'Alfa Romeo e la Maserati. Perché non reinventarli?». E perché non lo avete fatto? «E lei, mi scusi, che ne sa? Sa della Maserati a Grugliasco, dove lavora gente in guanti bianchi a scegliere le rifiniture in pelle per andare sui mercati del mondo. Ma non sa che in capannoni-fantasma, mimetizzati in giro per l'Italia, squadre di uomini nostri stanno preparando i nuovi modelli Alfa Romeo che annunceremo ad aprile e cambieranno l'immagine del marchio, riportandolo all'eccellenza assoluta». Allora perché non lo avete fatto prima? «Mi servivano due cose: la capacità finanziaria, e oggi finalmente Chrysler come utili e come cassa mi copre le spalle, e un accesso al mercato mondiale. Oggi se mi presento con l'Alfa negli Usa ho una rete mia di 2.300 concessionari capaci di portare quelle auto dovunque in America, rispettandone il dna italiano».

Dunque mi pare di capire che non venderà l'Alfa Romeo ai tedeschi, è così? «Se la possono sognare. E credo che la sognino, infatti.

L'Alfa è centrale nella nostra nuova strategia. Ma come la Jeep è venduta in tutto il mondo ma è americana fino al midollo, così il dna dell'Alfa dev'essere autenticamente tutto italiano, sempre, non potrà mai diventare americano. Basta anche coi motori **Fiat** nell'Alfa Romeo. Così come sarebbe stato un errore produrre il suv Maserati a Detroit: e infatti resterà a casa».

E cosa sarà degli altri marchi? «**Fiat** andrà nella parte alta del mass market, con le famiglie Panda e Cinquecento, e uscirà dal segmento basso e intermedio. Lancia diventerà un marchio soltanto per il mercato italiano, nella linea Y. Come vede la vera scommessa è utilizzare tutta la rete industriale per produrre il nuovo sviluppo dell'Alfa, rilanciandola come eccellenza italiana». Lei parla di modelli, parliamo di lavoro. Questa strategia come si calerà negli impianti che oggi sono fermi, o girano con la cassa integrazione, aumentando l'incertezza italiana nel futuro? «Senza una rete di vendita nei mercati che tirano, far la Maserati ad esempio non servirebbe a nulla. Adesso Chrysler ci ha completato gran parte del puzzle, soprattutto nell'area cruciale Usa-Canada-Messico, dove oggi possiamo entrare con gli stivali mentre ieri dovevamo presentarci con le scarpe da ballerina».

Non è che nell'acquisto Chrysler c'è per caso una clausola di protezione dell'occupazione e della produzione americana? «Neanche per sogno, sarebbe una cosa tipicamente italiana, che là non è venuta in mente a nessuno».

Parliamo allora delle fabbriche italiane. Quando e come ripartiranno? «Ecco il quadro. Nel polo Mirafiori-Grugliasco si faranno le Maserati, compreso un nuovo suv e qualcos'altro che non le dico. A Melfi la 500 X e la piccola Jeep, a Pomigliano la Panda e forse una seconda vettura. Rimane Cassino, che strutturalmente e per capacità produttiva è lo stabilimento più adatto al rilancio Alfa Romeo. Mi impegno: quando il piano sarà a regime la rete industriale italiana sarà piena, naturalmente mercato permettendo».

Sta dicendo che finirà la cassa integrazione eterna per i lavoratori **Fiat**? «Sì, dico che col tempo - se non crolla un'altra volta il mercato - rientreranno tutti».

Scommettendo sull'Alfa e sulle auto Premium lei scommette sul dna italiano dell'auto: ma ha ancora corso nel mondo, con la crisi del nostro Paese? «La capacità italiana di produrre sostanza e qualità, di inventare, di costruire è enormemente più apprezzata all'estero che da noi. Il carattere dell'automobile italiana esiste, eccome. Tutto ciò è una ricchezza da cui ripartire. Noi siamo pronti. Ma se continuiamo a martellarci i piedi, invece di puntare al meglio, finirà anche questa storia».

Ma cos'è il meglio, in un Paese che perdendo il lavoro sta perdendo anche la coscienza delle sue potenzialità, dei doveri e dei diritti? «È aprirsi al mondo, trovarsi spazio nel mondo, non chiudersi in casa, soprattutto quando intorno c'è tempesta. **Fiat** ci prova. Ho scritto ai miei che possiamo concorrere a dare forma e significato alla società del futuro. Anche per me arriverà il giorno di lasciare. Ma intanto, dieci anni dopo, è una bella partita».

Document LAREP00020140110ea1a0000d

IL RAZZISMO PROIBITO

BERNARDO VALLI

541 words

10 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

TORINO DOTTOR Marchionne, la settimana scorsa la **Fiat** si è comprata tutta la Chrysler, ha cambiato dimensione e identità e lei non ha ancora detto una parola. Cosa succede? «Quel che dovevo dire l'ho scritto il giorno dopo la firma ai 300 mila dipendenti del gruppo, insieme con John Elkann. Adesso dobbiamo soltanto lavorare perché questo sogno che abbiamo realizzato, e che io inseguivo dal 2009, si metta a camminare, anzi a correre, e produca i suoi effetti».

SUL caso del comico razzista, che doveva esibirsi in un teatro di Nantes, diverse procedure giudiziarie si sono contraddette per tutta la giornata, rispecchiando e attizzando la polemica in corso in tutta la Francia.

In serata è intervenuto infine il Consiglio di Stato e ha proibito lo spettacolo antisemita di Dieudonné. Così la più alta istanza amministrativa del Paese ha stabilito, in questo caso, i limiti della libertà di espressione quando sconfina nel razzismo. Ma sull'opportunità di interdire all'attore di esibirsi sul palcoscenico con un repertorio ritmato dalle provocazioni, rivolte in particolare agli ebrei, si continuerà a discutere anche dopo la decisione del Consiglio di Stato. Il dibattito è acceso ed è destinato a suscitare forti reazioni: il contrasto tra le varie istituzioni riflette le divergenze e i dubbi che agitano l'opinione pubblica nazionale.

Nelle ultime ore il governo aveva compiuto la scelta più severa, e attraverso un'ordinanza del prefetto della Loira-Atlantico aveva proibito lo spettacolo. Ma il tribunale amministrativo locale, temendo proteste violente, ha annullato il decreto prefettizio. A sua volta giudicando insufficiente la motivazione del rischio di disordini, il Consiglio di Stato è intervenuto contraddicendo il tribunale e confermando la proibizione. Ha dato quindi ragione al governo. Manuel Valls, il ministro degli interni, promotore della linea intransigente, ha subito parlato di una vittoria politica.

È sempre meglio "proibire di proibire" che censurare. Una democrazia la si misura anche sulla libertà di espressione. La libertà è un diritto generale, l'interdizione deve essere l'eccezione. La prima incorre tuttavia nella seconda nei casi previsti dalla legge. E la legge prevede delle restrizioni, ad esempio per quanto riguarda la protezione dei diritti d'autore, i limiti della pornografia o l'incitamento alla violenza razziale. Per il governo Dieudonné ha infranto quest'ultimo principio con il suo antisemitismo. Il principio è chiaro: se questo è accettato o tollerato in alcuni Paesi, non lo è, non può esserlo per esperienza storica, in modo variabile, nelle democrazie europee.

Una parte dell'opinione, non pochi commentatori, intellettuali o militanti di varia tendenza non sono d'accordo, non perché condividano le idee del comico antisemita, ma perché, oltre a ferire la libertà d'espressione, per loro il ricorso al divieto è maldestro e inopportuno, rischia di creare una vittima della censura. E quindi di procurargli una popolarità, non certo meritata. Meglio ricorrere dunque all'azione giudiziaria, di portare il comico in tribunale e attendere la sentenza.

Ma Dieudonné è già stato condannato più volte. Ha rifiutato di pagare le multe e ha continuato imperturbato negli show antisemiti. E comunque egli può sempre ricorrere alla giustizia. Lo ha fatto più volte e con successo. Ma permettergli di continuare nelle sue provocazioni equivarrebbe, pensa giustamente il governo, a legalizzare il razzismo.

Document LAREP00020140110ea1a00007

In coda per il comico antisemita ma Parigi blocca in extremis lo show; Dieudonné spacca la Francia

DAL NOSTRO INVIATO ANAIS GINORI

927 words

10 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

TORINO DOTTOR Marchionne, la settimana scorsa la **Fiat** si è comprata tutta la Chrysler, ha cambiato dimensione e identità e lei non ha ancora detto una parola. Cosa succede? «Quel che dovevo dire l'ho scritto il giorno dopo la firma ai 300 mila dipendenti del gruppo, insieme con John Elkann. Adesso dobbiamo soltanto lavorare perché questo sogno che abbiamo realizzato, e che io inseguivo dal 2009, si metta a camminare, anzi a correre, e produca i suoi effetti».

DAL NOSTRO INVIATO ANAIS GINORI NANTES - Intonano la Marsigliese, sventolando bandiere tricolori, per il loro "martire", mentre a qualche centinaio di chilometri il "censore" esulta: «Ha vinto la République». Una forzatura istituzionale mai vista, una lotta giuridica al cardiopalma per fermare un tribuno accusato di manipolare le regole democratiche per far esplodere la società francese. Lo Stato costretto a una piroetta improbabile, con magistrati che si contraddicono da una città all'altra, nell'arco di poche ore. Prima un via libera allo "show" in nome dei sacrosanti principi della libertà d'espressione. Poi un brusco stop per impedire l'oscenità del comizio antisemita, quando ormai il pubblico è già in fila: 5.600 biglietti venduti, mille nell'ultimo giorno.

Una sfida finale in nome di valori repubblicani forse non più condivisi si è consumata ieri in un anonimo parcheggio dell'arena Zénith di Nantes, tra un'autostrada, i capannoni dell'Ikea e un McDonald's. Migliaia di fan di Dieudonné M'bala M'bala aspettano fino a tarda sera davanti ai cancelli, chiusi dentro a un cordone di sicurezza. Alcuni ragazzi si mettono in posa davanti agli agenti facendo il gesto della "quenelle", il saluto romano alla rovescia inventato dal loro idolo. È il primo risultato di questa folle giornata.

Ancora più pubblicità e provocazioni. Ma il fedele pubblico del "comico" non si rassegna.

«Lo aspettiamo, "Dieudo" non può darla vinta al Sistema» dice Kevin, che ha comprato il biglietto dello spettacolo ad agosto. E invece "Dieudo" alla fine non arriva, lascia lo Zénith poco dopo le 21, chiedendo a tutti di tornare a casa con un messaggio ai suoi 500mila fan di Facebook: è uno dei personaggi più popolari dei network cosiddetti sociali. Qualche ora prima ha twittato al ministro Manuel Valls: «L'hai sentita, Manu?» intendendo la "quenelle" messa in quel posto. È l'elegante commento alla decisione del tribunale amministrativo di Nantes che ha invalidato la decisione del prefetto di annullare il suo show. Valls, il ministro di ferro in prima linea contro Dieudonné, perde un primo round. Ma tutto ricambia nel pomeriggio, quando il «primo poliziotto di Francia» chiede una procedura d'urgenza al Consiglio di Stato. Una prova di forza. Sono almeno dieci anni che Dieudonné imperversa con i suoi spettacoli antisemiti senza che nessun tribunale lo abbia mai fermato. Dal 2006 i Tar locali hanno cassato almeno quindici tentativi di divieti.

Tutt'al più è stato condannato a qualche ammenda: mai pagata.

Davanti al tribunale di Nantes, alle 16, l'avvocato Jacques Verdier è incollato al cellulare. È uscito trionfante al mattino, sventolando la sentenza favorevole. Ora è quasi incredulo. «Si tratta di un accanimento giudiziario». Di certo, un blitz giuridico. Il Consiglio di Stato di solito impiega settimane per riunirsi. Alle 18.30 arriva invece la decisione. Il supremo organo smentisce anche se stesso: nel 2010 era stato più prudente, o vigliacco secondo i punti di vista.

Nantes doveva essere la prima tappa della tournée di "Le Mur", allusione al Muro del Pianto di Gerusalemme su cui Dieudonné "piscia", per fortuna solo metaforicamente, durante lo show. Ventisei tappe previste in tutto il paese, con prezzi non proprio economici: da 38 a 66 euro. Un costo che non spaventa certo giovani come Emmanuel, studente di Angers, con l'ossessione del complotto: «Voi giornalisti non volete capire perché i media sono pieni di ebrei, non è una critica ma un dato di fatto». Ci sono soprattutto uomini, di ogni età e classe sociale. Un pubblico come una "scatola di matite" ha detto una volta il comico. Dieudonné mette insieme pezzi di paese che altrove si combattono: dall'estrema sinistra pro-palestinese, accecata dalla critica contro Israele, all'estrema

destra cattolica, fino agli islamici filoiraniani. Una miscellanea di cittadini vagamente paranoici, che pensano che il politicamente corretto sia un bavaglio.

«Lui è il solo ad avere il coraggio di dire certe cose - spiega Amélie, una delle rare spettatrici - è un po' come il vostro Grillo, no?».

Nantes è la città, tra l'Atlantico e la Loira, da dove partivano le rotte dei negrieri. Un simbolo per il black che accusa gli "ebrei sfruttatori". Ma forse è una sopravvalutazione del tribuno. «Non è un comico, solo un militante che organizza comizio dell'Odio» ha detto Manuel Valls. Il ministro ha preso in contropiede anche la sinistra. Non tutti erano d'accordo per una guerra frontale contro Dieudonné e il suo pubblico. Il sindaco della banlieue di Nantes dove c'è lo Zénith, il socialista Charles Gautier, si è rifiutato di vietare lo spettacolo. «La République - ha ricordato - si è costruita sulla libertà d'espressione». La Marsigliese deve essere cantata nel parcheggio dello Zénith o nelle ovattate stanze del Consiglio di Stato? E' presto per dire se Dieudonné è davvero uscito di scena.

Intanto su YouTube i suoi video potranno sempre essere cliccati da 2 milioni di persone. Non ci sono vincitori in questa storia. La Francia dovrà continuare a lottare contro se stessa.

Document LAREP00020140110ea1a00006

Marchionne: ecco il futuro della Fiat; Intervista all'ad del Lingotto dopo l'acquisizione di Chrysler: "Puntiamo sulla fascia medio-alta, le accuse di Moody's sul debito non mi preoccupano"; "L'America ci dà valore. Ora rilanciamo l'Alfa, tutti gli operai rientreranno"

EZIO MAURO

2,388 words

10 January 2014

La Repubblica

LAREP

Italian

Gruppo Editoriale L'Espresso Spa

TORINO DOTTOR Marchionne, la settimana scorsa la **Fiat** si è comprata tutta la Chrysler, ha cambiato dimensione e identità e lei non ha ancora detto una parola. Cosa succede? «Quel che dovevo dire l'ho scritto il giorno dopo la firma ai 300 mila dipendenti del gruppo, insieme con John Elkann. Adesso dobbiamo soltanto lavorare perché questo sogno che abbiamo realizzato, e che io inseguivo dal 2009, si metta a camminare, anzi a correre, e produca i suoi effetti».

TORINO «È STATO allora che l'idea ha cominciato a ronzarmi per la testa. Un'idea, non un progetto. Diceva così: o tutto o niente. O posso entrare nella gestione e prendermi la responsabilità delle due aziende, oppure perdiamo tempo». E poi? «Poi è arrivato il piano. La chiami fortuna, istinto, visione, quel che vuole. Resta il fatto che in quel momento di crisi spaventosa abbiamo visto nei rottami dell'industria automobilistica americana la possibilità di far rinascere una grande azienda in forma completamente diversa. E l'America ha creduto nelle nostre idee e ci ha aperto le porte».

Vuol dire che soltanto in America sarebbe stata possibile un'operazione di questo tipo? «Dico che per tante ragioni storiche e culturali noi europei siamo condizionati dal passato, l'idea di chiuderlo per far nascere una cosa nuova ci spaventa. Da loro no: c'è una disponibilità quasi naturale verso il cambiamento, la voglia di ripartire».

Meno vincoli e meno dubbi? «Se porti un'idea nuova, in Italia trovi subito dieci obiezioni. In America nello stesso tempo trovi dieci soluzioni a possibili problemi. E poi è arrivato Obama».

Che ha creduto subito al suo progetto? «Aveva l'obiettivo di salvare quelle aziende. La nostra fortuna è stata di poter trattare direttamente con il Tesoro, con la task force del Presidente, non con i creditori di Chrysler, come voleva la vecchia logica. Se no, oggi non saremmo qui».

L'amministrazione vi ha sempre sostenuti? «Abbiamo scoperto che il nostro piano era più prudente del loro. Ma la seconda fortuna è stata che il mercato è ripartito prima del previsto, gli Usa oggi sono tornati a produrre 15 milioni di veicoli, la cura che abbiamo fatto a Chrysler funziona, noi ci siamo, tanto che la Jeep non ha mai venduto tante macchine come nel 2013, cioè 730 mila».

Questo basta per mettere Chrysler al riparo? «Guardi che in America il mercato c'è ma è difficile, la competizione è durissima. Ma nelle vendite retail lo scorso anno Chrysler è cresciuta negli Usa più degli altri due big, Ford e Gm. Siamo il quarto produttore americano, perché in mezzo si è infilata Toyota. Quindi c'è molta strada ancora da fare, ma siamo in cammino. E meno male che l'istinto aveva visto giusto nel 2009, perché un'occasione così si presenta una volta sola nella vita: non accadrà mai più». Un piccolo non potrà mai più comprare una grande grazie alla crisi? «Abbiamo sfruttato condizioni irripetibili. È vero che normalmente il sistema americano è capace a digerire la bancarotta e a assicurarti le condizioni finanziarie per ripartire, perché il Chapter 11 negli Usa ti lava la macchia del fallimento. Ma quando siamo arrivati noi il sistema digestivo delle banche si era bloccato, ed ecco che abbiamo potuto negoziare direttamente con il governo, cosa mai accaduta prima». Un negoziatore più facile perché politicamente interessato al risanamento aziendale? «Mica tanto facile. Continuavano a dirmi che la **Fiat** doveva metterci la pelle, cioè i soldi. Ho avuto la faccia tosta all'inizio di dire no. Avevamo studiato bene le ceneri dell'automobile americana, sapevamo che il rischio era altissimo. Se vuoi, rispondevo, metto in gioco la mia pelle, vale a dire reputazione e carriera, ma la **Fiat** no. Nemmeno un euro». Perché hanno accettato? «Tenga conto che stiamo parlando della tragedia del 2009, quando i manager uscivano per strada con gli scatoloni perché le aziende chiudevano, quando la quota di mercato di Chrysler era precipitata al 6 per cento, non so se mi spiego. Certo, ogni tanto mi arrivava un messaggio dal mio partner al Tesoro: secondo te, questa rotta si sta invertendo? Bene, si è invertita. Abbiamo restituito al governo Usa tutti i soldi che aveva messo in Chrysler, 7 miliardi e mezzo

di dollari, abbiamo ripagato tutti e dopo l'accordo con Veba non dobbiamo più niente a nessuno. A questo punto, ci siamo comprati il resto dell'azienda. Chrysler ha trovato un partner».

Direi un padrone, no? «Direbbe male. La nostra non è una conquista, è la costruzione di un insieme. Ho scritto una lettera riservata al Gec, il Group Executive Council, cioè gli uomini che gestiscono il Gruppo, e ho detto che quello di **Fiat-Chrysler** è per me un sogno di cooperazione industriale a livello mondiale, ma soprattutto un sogno di integrazione culturale tra due mondi».

Non vi sentite padroni di Chrysler, dunque? «Qualcosa di più, di meglio. Abbiamo creato una cosa nuova. E da oggi il ragazzo americano che lavora in Chrysler quando vede una Ferrari per strada può dire: è nostra.

Poi, certo, se quando sono arrivato qui mi avessero detto che saremmo diventati il settimo costruttore del mondo, mi sarei messo a ridere. Capisco anche che in questi anni qualcuno ci abbia preso per pazzi. Per fortuna gli azionisti hanno creduto nel progetto e lo hanno appoggiato. John è venuto subito a Detroit, ha capito il potenziale dell'operazione e l'ha sostenuta fino in fondo».

Lei sa che su questo successo americano c'è il sospetto che sia stato costruito a danno dell'Italia, delle sue fabbriche e dei suoi operai. Cosa risponde? «Che è vero il contrario. Questa operazione ha riparato **Fiat** e i suoi lavoratori dalla tempesta della crisi italiana ed europea, che non è affatto finita. Non solo: ha dato la possibilità di sopravvivere all'industria automobilistica italiana in un mercato dimezzato. Altrimenti non ce l'avremmo più. E invece potrà ripartire con basi, dimensioni e reti più forti». Lei dopo la firma è ottimista, ma proprio oggi il Financial Times le fa notare che 4,4 milioni di vetture prodotte da **Fiat-Chrysler** sono appena la metà di Toyota, e l'accusa di essere un abile negoziatore ma non un costruttore, un uomo d'automobili. Come si difende? «Se adesso che ho Chrysler valgo mezza Toyota, quale sarebbe il mio valore senza l'America? Quanto alle automobili, al salone di Detroit 2011 abbiamo presentato 16 nuovi modelli tutti insieme. E aspettiamo il nuovo piano Alfa Romeo, per favore, prima di parlare».

Però Moody's non ha aspettato, e ha già minacciato il downgrade **Fiat** per i troppi debiti e la poca liquidità dopo l'acquisto di Chrysler. Chi ha ragione? «Capisco il loro ragionamento, ma ricordo che nel 2007 arrivammo a zero debiti, prima che scoppiasse quel bordello nei mercati. Bisognerà vedere con il piano di aprile dei nuovi modelli dove si posizionerà il debito. Io non sono preoccupato, proprio no».

Ma la strada maestra nelle vostre condizioni non sarebbe un aumento di capitale? «Sarebbe una distruzione di valore. Ci sono metodi, modelli diversi e innovativi per finanziare gli investimenti».

Come il convertendo da un miliardo e mezzo di cui si parla? «Lasci stare le cifre. Ma il convertendo potrebbe essere una misura adatta».

In un passato recente con il convertendo i banchieri italiani si sentivano già padroni della **Fiat**, non ricorda? «Ricordo, anche perché quando venivano al Lingotto mancava solo che prendessero la misura delle sedie. Invece la verità è che siamo qui, pronti a ripartire, ma abbiamo bisogno di soldi per finanziare la ripartenza. Le sembra un discorso troppo esplicito, troppo poco italiano?» No, se lei però mi dice dove quoterete la nuova società.

«Fiat è quotata a Milano. Poi, andremo dove ci sono i soldi. Mi spiego: dove c'è un accesso più facile ai capitali. Non c'è dubbio che il mercato più fluido è quello americano, quello di New York, ma deciderà il Consiglio di amministrazione. Io sono pronto anche ad andare a Hong Kong per finanziare lo sforzo di **Fiat-Chrysler**».

Come si chiamerà la nuova società? «Avrà un nome nuovo».

Quando avverrà la fusione? «Spero subito, con l'approvazione del Consiglio al dividendo Chrysler di 1,9 miliardi. A quel punto il processo è chiuso, si può partire».

E dove sarà la sede della nuova società? «Lo decideremo, anche in base alla scelta di Borsa, ma mi lasci dire che è una questione che ha un valore puramente simbolico, emotivo. La sede di Cnh Industrial si è spostata in Olanda, ma la produzione che era qui è rimasta qui». Lei dovrebbe capire dove nascono certe preoccupazioni. Quando è arrivato in **Fiat** si producevano un milione di auto in Italia, due milioni dieci anni prima, oggi appena 370 mila su un totale di 1,5 milioni di auto vostre. Come si può aver fiducia nel futuro dell'auto italiana in queste condizioni? «Se ritorniamo al punto in cui **Fiat** doveva investire in controtendenza in questi anni di mercato calante, io non ci sto, perché se posso scegliere preferisco evitare la bancarotta. Peugeot ha investito, e oggi si vede che i soldi sono usciti, ma il mercato non c'è. In più bisogna tener conto che le auto invecchiano, e un modello lanciato (e non comprato) durante la crisi sarà vecchio a crisi finita, quando i consumi possono ripartire. No, la strada è un'altra».

Quale, dopo le promesse mancate di Fabbrica Italia? «Ecco un'altra differenza tra Italia e America. Là quando cambiano le carte si cambia gioco, tutti d'accordo, qui avrei dovuto mantenere gli investimenti anche quando il mercato è sparito. No, la nostra strategia è uscire dal mass market, dove i clienti sono pochi, i concorrenti sono tanti, i margini sono bassi e il futuro è complicato».

Uscire dal mercato tradizionale **Fiat** per andare dove? «Nella fascia Premium, prodotti di alta qualità, con concorrenza ridotta, clienti più attenti, margini più larghi. In fondo abbiamo marchi fantastici e per definizione Premium, come l'Alfa Romeo e la Maserati. Perché non reinventarli?». E perché non lo avete fatto? «E lei, mi scusi, che ne sa? Sa della Maserati a Grugliasco, dove lavora gente in guanti bianchi a scegliere le rifiniture in pelle per andare sui mercati del mondo. Ma non sa che in capannoni-fantasma, mimetizzati in giro per l'Italia, squadre di uomini nostri stanno preparando i nuovi modelli Alfa Romeo che annunceremo ad aprile e cambieranno l'immagine del marchio, riportandolo all'eccellenza assoluta». Allora perché non lo avete fatto prima? «Mi servivano due cose: la capacità finanziaria, e oggi finalmente Chrysler come utili e come cassa mi copre le spalle, e un accesso al mercato mondiale. Oggi se mi presento con l'Alfa negli Usa ho una rete mia di 2.300 concessionari capaci di portare quelle auto dovunque in America, rispettandone il dna italiano».

Dunque mi pare di capire che non venderà l'Alfa Romeo ai tedeschi, è così? «Se la possono sognare. E credo che la sognino, infatti.

L'Alfa è centrale nella nostra nuova strategia. Ma come la Jeep è venduta in tutto il mondo ma è americana fino al midollo, così il dna dell'Alfa dev'essere autenticamente tutto italiano, sempre, non potrà mai diventare americano. Basta anche coi motori **Fiat** nell'Alfa Romeo. Così come sarebbe stato un errore produrre il suv Maserati a Detroit: e infatti resterà a casa».

E cosa sarà degli altri marchi? «**Fiat** andrà nella parte alta del mass market, con le famiglie Panda e Cinquecento, e uscirà dal segmento basso e intermedio. Lancia diventerà un marchio soltanto per il mercato italiano, nella linea Y. Come vede la vera scommessa è utilizzare tutta la rete industriale per produrre il nuovo sviluppo dell'Alfa, rilanciandola come eccellenza italiana». Lei parla di modelli, parliamo di lavoro. Questa strategia come si calerà negli impianti che oggi sono fermi, o girano con la cassa integrazione, aumentando l'incertezza italiana nel futuro? «Senza una rete di vendita nei mercati che tirano, far la Maserati ad esempio non servirebbe a nulla. Adesso Chrysler ci ha completato gran parte del puzzle, soprattutto nell'area cruciale Usa-Canada-Messico, dove oggi possiamo entrare con gli stivali mentre ieri dovevamo presentarci con le scarpe da ballerina».

Non è che nell'acquisto Chrysler c'è per caso una clausola di protezione dell'occupazione e della produzione americana? «Neanche per sogno, sarebbe una cosa tipicamente italiana, che là non è venuta in mente a nessuno».

Parliamo allora delle fabbriche italiane. Quando e come ripartiranno? «Ecco il quadro. Nel polo Mirafiori-Grugliasco si faranno le Maserati, compreso un nuovo suv e qualcos'altro che non le dico. A Melfi la 500 X e la piccola Jeep, a Pomigliano la Panda e forse una seconda vettura. Rimane Cassino, che strutturalmente e per capacità produttiva è lo stabilimento più adatto al rilancio Alfa Romeo. Mi impegno: quando il piano sarà a regime la rete industriale italiana sarà piena, naturalmente mercato permettendo».

Sta dicendo che finirà la cassa integrazione eterna per i lavoratori **Fiat**? «Sì, dico che col tempo - se non crolla un'altra volta il mercato - rientreranno tutti».

Scommettendo sull'Alfa e sulle auto Premium lei scommette sul dna italiano dell'auto: ma ha ancora corso nel mondo, con la crisi del nostro Paese? «La capacità italiana di produrre sostanza e qualità, di inventare, di costruire è enormemente più apprezzata all'estero che da noi. Il carattere dell'automobile italiana esiste, eccome. Tutto ciò è una ricchezza da cui ripartire. Noi siamo pronti. Ma se continuiamo a martellarci i piedi, invece di puntare al meglio, finirà anche questa storia».

Ma cos'è il meglio, in un Paese che perdendo il lavoro sta perdendo anche la coscienza delle sue potenzialità, dei doveri e dei diritti? «È aprirsi al mondo, trovarsi spazio nel mondo, non chiudersi in casa, soprattutto quando intorno c'è tempesta. **Fiat** ci prova. Ho scritto ai miei che possiamo concorrere a dare forma e significato alla società del futuro. Anche per me arriverà il giorno di lasciare. Ma intanto, dieci anni dopo, è una bella partita».

Document LAREP00020140110ea1a00005

Economia

il punto ; Arretrano Eni, Fiat e Pirelli Bene Enel, Telecom e le banche

SANDRA RICCIO

194 words

9 January 2014

La Stampa

STMA

NAZIONALE

25

Italian

(c) 2014, La Stampa

Piazza Affari cede lo 0,17% con l'indice Ftse Mib e lo 0,25% con l'All Share. Ma sono andati bene i titoli finanziari, in particolare Intesa Sanpaolo (+2,17%), Unicredit (+1,98%) e Bper (+1,96%). Bene Mps (+0,59%), il cui ad Fabrizio Viola è indicato da indiscrezioni in uscita per tornare a Bpm (-2,47%), chiamato dal presidente Piero Giarda.

Scivolone per Ferragamo (-5,8%), maglia nera del paniere dei titoli principali dopo il taglio della raccomandazione a «underperform» da parte degli analisti di MainFirst. In calo anche Prysmian (-3,45%), Pirelli (-3,25%) e UnipolSai (-1,65%). Giù Yoox (-2,07%) e **Fiat** (-1,57%), all'indomani del monito di Moody's sul rating del Lingotto, sotto osservazione in vista di un possibile taglio dopo la completa acquisizione di Chrysler. Seduta difficile per Eni (-1,64%), bene invece Enel (+0,5%) e Telecom (+1,27%).

Prese di beneficio su Banca Finnat (-8,6%), positiva invece Piquadro (+6,28%), balzo di Lventure Group (+42,86%).

Document STMA000020140116ea19000t4

CORRIERE DELLA SERA

Economia

Il Lingotto Lunedì a Detroit la prima uscita ufficiale dei vertici del gruppo dopo l'acquisto Chrysler; Marchionne al lavoro sul convertendo La Fiom: Letta ci convochi entro gennaio

Raffaella Polato

544 words

9 January 2014

Corriere della Sera

CORDES

NAZIONALE

37

Italian

(c) CORRIERE DELLA SERA

L'ipotesi di un prestito da 1,5 miliardi per rafforzare il patrimonio

MILANO - A Detroit, Sergio Marchionne e John Elkann preparano la prima uscita post accordo con Veba: lunedì, al Salone dell'auto, esordio della «nuova» **Fiat-Chrysler** con qualche dettaglio in più (forse) sulla road map cui l'amministratore delegato sta intanto lavorando. Ossia piano industriale 2014-2017, prestito convertendo intorno a 1,5 miliardi di euro per rafforzare il patrimonio e assicurare così anche le agenzie di rating, fusione, offerta pubblica e quotazione a Wall Street. A Roma, nelle stesse ore, Maurizio Landini preparava l'incontro di oggi tra la Fiom e i vertici sindacali del Lingotto. Incontro «separato, di nuovo, perché al tavolo principale (quello del rinnovo del contratto, in calendario lunedì e martedì con Fim, Uilm, Fismic, Ugl, Quadri) «le altre organizzazioni non vogliono» i metalmeccanici Cgil. Non fino a che non riconosceranno gli accordi di gruppo. Il che lascia intravedere una nuova battaglia, questa volta almeno ufficialmente più con le altre sigle che con l'azienda: Landini aveva già accusato i «cugini» di comportamento antisindacale, adesso torna a chiedere a tutti di «ristabilire normali relazioni». E ripete: «Non escludiamo nulla, né in ambito sindacale né giudiziario».

Più ancora, però, il segretario Fiom chiama in causa Enrico Letta. «Intervenga direttamente per capire come, quando, dove verranno fatti gli investimenti». Landini in realtà sa bene come la pensi il premier sui rapporti tra governo e gruppi privati: difficilmente «statalizzerà» la questione. Sa pure che gli investimenti che sollecita, Marchionne ed Elkann li hanno già garantiti: riguarderanno anche Cassino, unico stabilimento italiano ancora senza una mission produttiva, e saranno presentati nei particolari (cifre, impianti, modelli, tempi) con la prima trimestrale 2014. Aprile. Quando tra l'altro sarà chiara la tabella di marcia della fusione, operazione chiave nei progetti di sviluppo industriale **Fiat-Chrysler**.

Aprile però, per il segretario Fiom, «è tardi». Letta dovrebbe intervenire subito, «a gennaio», convocando «un tavolo per capire quali scelte vanno fatte affinché l'Italia resti un Paese industriale». Quasi certo che non accadrà. Le risposte Marchionne le darà, ma da sedi aziendali e mano a mano che i tanti tasselli ancora da sistemare andranno al loro posto. I primi dettagli veri verranno così dal consiglio di fine gennaio (29 o 30, al termine l'incontro ormai tradizionale con Cisl, Uil, Fismic, Ugl e, presumibilmente, questa volta anche con la Cgil). Il board potrebbe già chiarire, per esempio, i tempi della fusione (possibile entro l'estate). O dar forma al convertendo su cui si interroga il mercato (dove ieri, sulla scia del downgrade ventilato da Moody's, il titolo ha perso l'1,5%). Non una parola dal Lingotto, ma il ragionamento potrebbe essere il seguente: se, per salire al 100% Chrysler, **Fiat** spenderà 1,26 miliardi di euro, un primo rafforzamento patrimoniale intorno a quella cifra sarebbe sufficiente a tranquillizzare anche le agenzie di rating. Il convertendo (destinato a banche internazionali e/o a investitori istituzionali) risponderebbe perfettamente allo scopo. Senza bisogno, almeno fino all'Ipo, di bussare agli azionisti.

Raffaella Polato

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Document CORDES0020140109ea1900079

il Resto del Carlino

MACERATA PRIMO PIANO

Il marchio Fiat ha immatricolato 1.925 auto, coprendo così una quota del 24,7% del mercato; seg...

73 words

9 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-MC

2

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

Il marchio **Fiat** ha immatricolato 1.925 auto, coprendo così una quota del 24,7% del mercato; segue la Volkswagen con 715 auto e il 9,2% del mercato, Opel con 656 (8,4%), Lancia con 572 (7,3%), Ford con 493 (6,3%), Peugeot con 360 (4,3%) e le altre

Document RESCAR0020140109ea19000wr

MACERATA PRIMO PIANO

LA PAROLA AI CONCESSIONARI; Paura del fisco e voglia di risparmio «Così vince il metano»

564 words

9 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-MC

2

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

UN ANNO dominato dal segno meno. Il che significa che gli italiani in generale, i marchigiani e i maceratesi in particolare hanno acquistato meno auto nuove nel 2013 rispetto all'anno prima. Anche se qui da noi il mercato ha retto meglio che a livello nazionale, con una netta supremazia della casa di Torino e della Panda in particolare. Meglio se a metano ovviamente, che qui occupa circa un terzo del mercato complessivo. E' questo in estrema sintesi il quadro complessivo del mondo delle quattro ruote nell'anno che si è appena concluso. In provincia di Macerata da gennaio a novembre 2013 sono state iscritte al Pra per la prima volta (in pratica sono le auto nuove) 5.126 vetture, contro le 5.271 dello stesso periodo dell'anno precedente. Un calo del 2,7%, meno della metà però del tonfo registrato in Italia, dove si è passati da 1.403.010 di auto a 1.303.534, per una diminuzione del 7%. Ma anche meno del dato regionale: nelle Marche si è scesi da 28.996 auto a 27.637, quindi un meno 4,6%.

Passando invece, più nel dettaglio, alle case automobilistiche e ai modelli, la Panda risulta essere la regina incontrastata assieme alla **Fiat** tra le marche. Anche in questo caso però i dati sono fermi a novembre, quindi incompleti, e inoltre quelli della nostra provincia sono aggregati a quelli di diversi comuni del Fermano. Comunque il marchio **Fiat** ha immatricolato 1.925 auto, coprendo così una quota del 24,7% del mercato; segue la Volkswagen con 715 auto e il 9,2% del mercato, Opel con 656 (8,4%), Lancia con 572 (7,3%), Ford con 493 (6,3%), Peugeot con 360 (4,3%), Renault con 327 (4,2%), Nissan con 280 (3,6%), Audi con 270 (3,47%), Mercedes con 264 (3,4%), Citroen con 154 (3,1%), Bmw con 177 (2,2%), e a scendere tutto il resto. Tra queste elencate, in termini assoluti, solo la Peugeot, la Renault e la Mercedes hanno venduto di più rispetto all'anno precedente, mentre la Volkswagen, pur con meno auto all'attivo, nel 2013 ha comunque rosicchiato alla concorrenza circa l'1,2% del mercato. Quanto ai modelli la Panda è stata la più venduta in assoluto con 907 modelli. Nello stesso segmento di citycar troviamo a seguire la Volkswagen Up (218), la **Fiat** 500 (134), la Opel Adam (52) e la Smart Fortwo (41). Passando alle utilitarie troviamo sempre una **Fiat** in testa, la Grande Punto (551), tallonata però dalla Lancia Y (547), e via via il resto: la Ford Fiesta (264), la 500 L (203), la Citroen C3 (186), la Renault Clio (176), la Opel Corsa (173), la Volkswagen Polo (172) e la Peugeot 208 (170). Nella fascia leggermente più alta invece comanda la Golf con 202 modelli venduti, segue la Zafira con 165, la Qashqai (141), la Classe A (93) e la Giulietta (89). Risicata infine la quota destinata alle fascia alta e di lusso del mercato con appena 51 modelli venduti. Tra i principali, 34 modelli di Bmw serie 5 e 1 di serie 6, 23 di Mercedes classe M, 2 di classe S e 1 di SL, 14 Audi A6, 2 A8 e 1 Audi R8. gio. def.

Document RESCAR0020140109ea19000wq

MACERATA PRIMO PIANO

459 words

9 January 2014

Il Resto del Carlino

RESCAR

C-MC

2

Italian

Copyright 2014 MONRIF NET S.R.L. Tutti diritti riservati-Credits

di GIOVANNI DE FRANCESCHI CHI POTREBBE spendere molto ha paura, del fisco soprattutto. E gli altri cercano di risparmiare il più possibile, con il metano a farla da padrone. E' questo quello che è emerso sentendo i rivenditori di auto della nostra zona sull'andamento delle vendite nel 2013. «Abbiamo raggiunto l'obiettivo fissato dalla casa spiega Fabio Calmanti del concessionario Via Vai di Civitanova (Volkswagen e Skoda) per quanto riguarda la Volkswagen. E anche se in numeri assoluti c'è stato un leggero calo, abbiamo immatricolato 907 auto, circa 30 meno del 2012, abbiamo aumentato la quota di mercato, che ha raggiunto il 9%. Certo rispetto agli anni precedenti, quando superavamo abbondantemente quota 1.000, una flessione c'è stata. Il modello che è andato per la maggiore è la Up a metano, e ci sono già molte richieste per la Golf a metano che dovrebbe uscire a breve».

La concessionaria ha anche un punto vendita dedicato alla fascia alta del mercato, Audi in particolare, che si trova a Porto Sant'Elpidio. «Grosso modo aggiunge Marco Morresi abbiamo ripetuto la performance del 2012, e siamo passati da una media di 300 auto negli passati a circa 250. Per noi la crisi è cominciata in ritardo e fino al 2010 abbiamo vissuto sugli allori, poi è iniziata la flessione. Il punto è che oggi la gente ha paura, del futuro e dei controlli fiscali. Quindi anche chi può spendere viene a vedere, chiede un preventivo, poi parla con il commercialista e rinuncia. In genere poi si tende a scendere di segmento, cioè chi aveva un'Audi A6 o A8 sceglie un modello inferiore, o a cambiare l'auto con meno frequenza, quando prima si cambiava ogni 3 o 4 anni». RIMANENDO sempre nella fascia alta del mercato troviamo il concessionario Giuliano Mosca di Recanati (Land Rover e Suzuki), che ha registrato numeri in controtendenza. «Nella seconda parte dell'anno le cose sono andate meglio racconta Mosca e a differenza di quanto successo in Italia c'è stata una ripresa per tutte e due le case: Suzuki più 10% e Land Rover più o meno lo stesso, passando dalle 161 immatricolazioni del 2012 alle 177 del 2013. Per quest'anno spero in un minimo segnale di crescita, anche chi doveva acquistare ha aspettato per paura soprattutto, ma non può aspettare ancora a lungo». Infine Roberto Filippone della Tombolini Motor Company di Civitanova (Fiat, Renault, Dacia e Piaggio). «Siamo riusciti a salvarci dichiara grazie ai modelli a metano, che qui rappresenta il 30% del mercato, Panda e Punto su tutti. Ma il margine di guadagno si riduce sempre di più. Rispetto al 2012 c'è stato un calo del 10%, e un altro 20% se consideriamo il 2011».

Document RESCAR0020140109ea19000wn

Search Summary

Text	fiat
Date	In the last 3 months
Source	Corriere della Sera (Italian Language) Or La Stampa (Italian Language) Or La Repubblica (Italian Language) Or Il Resto del Carlino (Italian Language)
Author	All Authors
Company	All Companies
Subject	Corporate/Industrial News Not Commodity/Financial Market News
Industry	All Industries
Region	All Regions
Language	All Languages