

Incontro con le Istituzioni e le Organizzazioni Sindacali

Intervento dell'Amministratore Delegato del Gruppo Fiat Sergio Marchionne

Roma (Palazzo Chigi), giovedì 18 giugno 2009 - h 9.00

Signor Presidente del Consiglio,
Signori Ministri,
Signor Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio,
Signori Presidenti delle Regioni,
Signori Rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali,
buongiorno a tutti.

L'incontro di oggi è un punto di partenza importante per riflettere insieme su alcuni aspetti:

- il modo in cui la crisi ha colpito i settori industriali in cui il Gruppo Fiat opera;
- le difficoltà che stiamo affrontando e affronteremo nel breve e nel medio periodo;
- le soluzioni per arrivare alla fine di questo momento buio con un'azienda più solida.

La **crisi economica internazionale** sta avendo un forte impatto sui beni durevoli.

La *domanda* è crollata in modo generalizzato, in tutti i comparti e in tutte le grandi aree geografiche in cui operiamo.

Il mercato europeo delle autovetture è in flessione da 13 mesi consecutivi.

Il 2008, penalizzato dalla forte flessione dell'ultima parte dell'anno, ha chiuso a -8,4 per cento. Per il 2009 si prevede ovunque un segno negativo: nell'ordine del 10 per cento in Europa e del 15 per cento a livello mondiale.

Ancora più pesante è la situazione per i veicoli commerciali leggeri.

Dopo un 2008, in cui la domanda è scesa di oltre il 10 per cento in Europa Occidentale e di oltre l'11 per cento nel mondo, il 2009 si chiuderà con una contrazione a doppia cifra: circa il 25 per cento in Europa e il 20 per cento nel mondo.

I veicoli industriali sono in caduta libera.

L'andamento negativo emerso a cominciare dalla seconda metà del 2008, con un calo di circa il 7 per cento nell'anno, è nettamente peggiorato. Questi primi cinque mesi lasciano prevedere per il 2009 un crollo globale del 20 per cento, che in Europa Occidentale arriverà al 40 per cento.

Tra i mercati peggiori, c'è quello delle macchine per le costruzioni.

Già l'anno scorso la domanda in Europa Occidentale era scesa di circa il 30 per cento. Il 2009 si avvia a chiudere in calo del 50 per cento. A livello mondo la flessione sarà del 40 per cento.

I mezzi agricoli, che nel 2008 sembravano resistere alla crisi, hanno invertito la tendenza. Nel 2009 è comparso il segno meno. I trattori sono previsti in calo del 15 per cento in Europa e del 20 per cento a livello globale. Le mietitrebbie scendono del 15 per cento in Europa e del 25 per cento nel mondo.

Ma i nostri settori industriali non hanno subito solo gli effetti della crisi dei mercati.

Stanno facendo i conti direttamente con la *stretta creditizia*, visto che si tratta di beni molto legati al finanziamento delle vendite.

Le autovetture finanziate in Europa sono tre su quattro.

Ci sono circa 300 miliardi di euro di debito lordo, per la maggior parte relativi a portafogli prestiti e leasing, che devono essere erogati, rifinanziati o rinnovati dai costruttori europei.

Fiat, per ridurre eventuali rischi, si è alleggerita di questo peso, grazie alle joint venture strette negli ultimi quattro anni con alcuni partner finanziari.

Ciò nonostante, il sistema finanziario non fa grandi differenze tra azienda e azienda. Questo è il "male generale" in cui tutti i costruttori vengono accomunati.

Per quanto riguarda i beni di investimento, la percentuale di vendite finanziate sfiora la quasi totalità. In Europa, più del 90 per cento di chi acquista un veicolo industriale, un mezzo per l'agricoltura o per le costruzioni fa ricorso a un finanziamento.

Vediamo ora nel dettaglio i settori in cui siamo presenti, a cominciare dall'**automobile**.

Al di là della crisi contingente, questo è il comparto che più soffre per alcuni problemi storici e strutturali. Due sopra tutti.

Il primo grande problema è quello della sovraccapacità produttiva.

Non c'è nessuna area nel mondo che abbia raggiunto un livello minimo di saturazione, per garantire la redditività dell'investimento.

Ovunque si sta lavorando ben al di sotto di questa soglia.

La capacità produttiva, a livello mondiale, è di oltre 90 milioni di vetture l'anno, almeno 30 milioni in più rispetto a quanto il mercato sia in grado di assorbire in condizioni normali.

Circa un terzo di questa capacità produttiva è installata in Europa, dove il basso grado di utilizzo degli impianti è destinato a diminuire ancora a causa del calo della domanda.

Secondo stime attendibili, si prevede che nel 2009 la percentuale di utilizzo degli impianti scenda a circa il 65% nell'Unione Europea.

La necessità di una razionalizzazione è evidente.

In Europa molti settori hanno vissuto una fase di consolidamento, come è successo ad esempio per l'industria dell'acciaio negli anni Novanta, quando fu elaborato un piano a livello comunitario.

Ma una cosa simile non si è mai vista nell'industria dell'auto europea.

Se consideriamo i volumi previsti nei prossimi cinque anni, questa caratteristica continuerà a pesare sulla nostra industria.

La crisi ha forzato le difficoltà, spingendo il limite oltre la soglia del gestibile.

Sta succedendo in ogni parte del mondo.

In alcuni casi, la gravità della situazione ha chiamato a raccolta tutti gli stakeholders: le aziende, le banche, il Governo, i sindacati.

La verità è che diventa quanto mai necessaria una seria ristrutturazione di questa industria, se vogliamo portarla ad un livello di sostenibilità economica.

Il secondo problema che grava sul settore è quello dell'eccesso di regolamentazione.

L'insieme di norme al quale devono attenersi i costruttori è molto complesso e impone vincoli crescenti.

Già oggi ci sono più di 80 direttive europee e quasi 120 regolamenti internazionali per i veicoli.

Nella sola Europa, tra norme già approvate e proposte attualmente in fase di discussione, si contano 18 nuove regole in arrivo in tema ambientale e 32 nel campo della sicurezza.

E' chiaro che tutto ciò comporta un onere enorme per le imprese automobilistiche, perché fa lievitare i costi di produzione.

Ma la cosa più preoccupante è che molto spesso questa quantità di norme non produce benefici concreti.

Questo è evidente se consideriamo, ad esempio, il regolamento varato dall'Unione Europea per contenere le emissioni di CO₂ delle nuove auto.

Si tratta di un regolamento che costerà alle imprese automobilistiche 45 miliardi di euro e avrà come effetto quello di ridurre le emissioni di CO₂ dello 0,0015 per cento all'anno.

Una percentuale ridicola. Un rapporto tra costi e benefici semplicemente assurdo.

Questo è solo il caso più evidente del peso normativo che grava in modo sproporzionato su chi costruisce automobili.

Anche il Consiglio Competitività dell'Unione Europea, di recente, ne ha preso atto.

Il documento di sintesi dei lavori contiene un chiaro invito ai legislatori europei.

Il Consiglio chiede di semplificare la legislazione europea sull'automobile.

Chiede inoltre di evitare, al momento, ulteriori carichi di leggi e di norme, che dovrebbero essere adottate solo dopo una valutazione più rigorosa degli impatti.

Non possiamo che fare nostra questa raccomandazione.

Si tratta di una necessità che vale in modo ancora più pressante per i settori più colpiti dalla crisi, quelli dei veicoli commerciali e industriali.

Se non vogliamo pregiudicare il futuro di questi comparti, diventa indispensabile sospendere l'introduzione dei nuovi regolamenti.

La crisi di mercato, dunque, è piombata in un contesto tutt'altro che brillante.

Di fronte alla gravità della situazione, che stava mettendo seriamente a rischio il futuro del settore automobilistico, i **governi di molti Paesi europei sono intervenuti**.

Lo hanno fatto in due modi diversi:

- con azioni di stimolo alla domanda attraverso varie forme di incentivi ai consumatori,
- con sostegno finanziario diretto ai costruttori nazionali.

Per quanto riguarda il varo di misure di sostegno alla domanda, si è trattato senza dubbio di una boccata d'ossigeno per il comparto.

In Italia, in Francia e in Germania, ad esempio, – come vedremo tra poco – gli eco-incentivi hanno dato segnali molto positivi, perché hanno sbloccato il mercato, facendo registrare una significativa ripresa degli ordini.

Si tratta di un intervento che avrà effetti a più livelli.

Oltre a stimolare una domanda sempre più debole, gli incentivi incidono in modo significativo sul rinnovo del parco circolante, con evidenti benefici sulla riduzione delle emissioni di CO₂, sulla riduzione dei consumi e sul miglioramento della sicurezza.

La sicurezza, in particolare, è un aspetto che spesso non viene citato.

Ma basta un unico dato ad evidenziarne la portata: in caso di incidente, la probabilità di lesioni gravi o fatali si riduce del 70% sui modelli nuovi.

Questo significa che introdurre due milioni e mezzo di vetture nuove, su un parco italiano che ne conta circa 36 milioni, si tradurrà nei prossimi anni in una riduzione della spesa sanitaria compresa tra 750 e 900 milioni di euro l'anno.

Se, per ipotesi, fossimo in grado di sostituire tutte le vetture che non hanno i moderni requisiti di sicurezza, la spesa sanitaria – soltanto in Italia – si ridurrebbe di circa 10 miliardi di euro l'anno.

Oltre agli incentivi, molti Paesi hanno imboccato un'altra strada, quella degli aiuti diretti a sostegno dei costruttori nazionali.

Alcuni Paesi europei che hanno già stanziato considerevoli somme ai rispettivi produttori di auto e di componenti.

Le forme di aiuto pubblico sono diverse: erogazione di nuove linee di credito, garanzie statali sui prestiti, fondi per la ricerca, contributi allo sviluppo di motori ecologici e di energie alternative, sostegno a nuovi investimenti, rifinanziamenti per le società di credito al consumo.

L'intervento più corposo è stato quello della Francia a favore di PSA Peugeot Citroen e Renault, dove la somma stanziata finora arriva a sfiorare, nel complesso, gli 8 miliardi e mezzo di euro.

Ma anche molti altri Paesi sono intervenuti.

Come ho già avuto modo di dire, ritengo che queste decisioni siano molto pericolose perché pongono alcuni attori in posizione privilegiata, costringendo altri – come noi – a combattere con le mani legate.

In questa situazione molto difficile, **Fiat Group Automobiles** ha contenuto il calo dei volumi, realizzando risultati migliori rispetto all'andamento generale della domanda e aumentando le quote di penetrazione.

Nei primi cinque mesi dell'anno, a fronte di un mercato che, nonostante gli incentivi, è calato in Europa Occidentale del 12,8 per cento, il gruppo Fiat ha limitato la flessione al 3,8 per cento.

La quota è salita di quasi un punto percentuale, arrivando al 9,3 per cento.

Particolarmente significativi sono stati i risultati ottenuti in Germania e in Francia.

Nel mercato tedesco, le nostre vendite sono più che raddoppiate, con una quota di penetrazione che si è portata al 5,6 per cento. Tutto questo ci ha permesso di ottenere il primo posto fra gli importatori che operano nel Paese.

In Francia, dove la domanda è calata dell'1,4 per cento, Fiat si è mossa in controtendenza: i volumi sono cresciuti del 12,8 per cento e la quota è salita al 4,8 per cento.

Anche in Italia, Fiat sta facendo meglio del mercato.

Nei primi cinque mesi del 2009, mentre la domanda è scesa del 14,7 per cento, il gruppo è riuscito a limitare il calo all'11 per cento e ad aumentare la quota di penetrazione al 33,3 per cento, un punto e mezzo in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Tutto ciò è stato possibile grazie a prodotti competitivi e alla disponibilità di un'ampia gamma di vetture ecologiche. Le versioni a metano e gpl hanno raggiunto livelli record.

Se l'effetto degli incentivi ha funzionato da tampone per il mercato delle autovetture, non si può dire altrettanto per i *veicoli commerciali leggeri*.

Come previsto, in questo caso le misure di stimolo non hanno avuto alcun effetto sull'emorragia della domanda. Le condizioni economiche non favoriscono il rinnovo della flotta e spingono la domanda sempre più in basso. Il crollo registrato finora in Europa Occidentale è drastico: parliamo del 35 per cento in meno rispetto allo stesso periodo del 2008. Le performance di Fiat Professional sono state comunque migliori rispetto all'andamento generale, e ci hanno permesso di aumentare la quota di mercato di un punto percentuale.

Per quanto riguarda i dati economici, Fiat Group Automobiles ha raggiunto risultati soddisfacenti, specialmente se paragonati a quelli dei concorrenti.

Il risultato della gestione ordinaria di FGA nel primo trimestre è stato negativo per soli 30 milioni di euro.

Il margine industriale è risultato poco sotto il punto di pareggio. Se consideriamo anche Ferrari e Maserati, il gruppo è l'unico, insieme a Volkswagen, che ha chiuso in positivo.

Le perdite registrate dagli altri competitors, a livello mondiale, sono state di gran lunga più pesanti.

Persino la Toyota ha dovuto incassare, per la prima volta nella storia, due trimestri negativi.

Tutti gli sforzi che abbiamo fatto finora, però, a livello gestionale, industriale ed economico, non sono più sufficienti.

Dobbiamo essere consapevoli che ci troviamo di fronte ad un cambiamento strutturale nell'industria dell'auto e che questo processo richiede interventi strategici.

I produttori di massa, come siamo noi, devono prendere coscienza che il mondo di oggi richiede un nuovo modello di business.

Fiat sta facendo la propria parte per cogliere questa sfida e per creare un sistema più efficiente.

Per quanto ci riguarda, abbiamo alcune convinzioni di fondo.

Primo: la necessità di raggiungere un'adeguata massa critica per ottenere grandi economie di scala e continuare a investire nei prodotti e nello sviluppo dei mercati.

Secondo: la necessità di aumentare i volumi prodotti per piattaforma, nei principali segmenti di mercato. Riteniamo che il livello minimo sia di un milione di vetture a piattaforma, per raggiungere una redditività adeguata.

Terzo: la necessità di estendere la presenza geografica, per sfruttare nuove opportunità di mercato e rafforzare la solidità dell'azienda.

In quest'ottica va letta l'alleanza raggiunta con Chrysler.

Insieme, siamo diventati il sesto produttore su scala globale.

Fiat da sola occupava il decimo posto.

Aumentare i volumi complessivi, ci permetterà di abbattere i costi collegati allo sviluppo delle nuove piattaforme e di far leva su economie di scala derivanti da maggiori volumi su quelle esistenti.

Benefici importanti arriveranno dalle sinergie che riusciremo a realizzare nell'ambito degli acquisti, della rete commerciale e dei servizi al cliente.

Questo accordo, inoltre, permetterà ad entrambi di allargare la rispettiva presenza geografica.

Metteremo in comune le nostre posizioni di forza, diventando un grande costruttore che opera in maniera bilanciata nei continenti europeo e americano.

In questo modo, il Gruppo Fiat potrà tornare nel mercato nordamericano dell'auto, dopo molti anni di assenza. Si apriranno nuove opportunità anche per altri nostri settori.

Non c'è dubbio che la tecnologia produttiva della Fiat sia stata l'arma vincente per concludere questa operazione.

Il gran lavoro che abbiamo fatto negli ultimi cinque anni per sviluppare soluzioni all'avanguardia e rispettose dell'ambiente ci ha messo nella posizione di offrire piattaforme competitive per veicoli a basso consumo.

I motori di cui disponiamo, quelli già adottati oggi dai nostri veicoli e quelli che verranno introdotti a breve nel mercato, sono stati un altro elemento-chiave.

Il fatto che la nostra competenza sia stata riconosciuta ed apprezzata dimostra ancora di più la bontà della scelta che abbiamo fatto. Per questo continueremo a concentrare i nostri sforzi tecnologici nello sviluppo di motori a consumi ridotti, alte prestazioni e con i più bassi livelli di emissione di CO₂ in Europa.

Anche in questo ambito, i benefici dell'alleanza saranno a due vie.

Fiat, infatti, potrà avere accesso alle tecnologie dell'ibrido e dell'elettrico che Chrysler ha già pienamente sviluppato.

La società americana - grazie ad un consorzio che coinvolge anche Daimler, Bmw e GM - sta lavorando ad una nuova generazione di veicoli ibridi detta "Dual Mode", con cambio automatico e due motori elettrici.

Anche nel campo delle auto elettriche, Fiat potrà disporre degli sviluppi tecnologici di Chrysler, che sta progettando vetture con questa trazione, che nel 2011 entreranno nella gamma.

Nella stessa direzione strategica in cui si inserisce l'accordo con Chrysler, andava l'offerta che Fiat ha fatto per Opel.

Unendo tutte le attività automobilistiche di Fiat, Chrysler e Opel, avremmo creato un grande gruppo internazionale, con una produzione di circa sei milioni di vetture l'anno.

Questo gruppo si sarebbe collocato al secondo posto tra i produttori mondiali.

Il nostro era un progetto fortemente industriale, che avrebbe contribuito a risolvere in modo definitivo molti dei problemi che affliggono il settore dell'auto, tra cui quello della sovraccapacità.

Si trattava di una grande opportunità per ristabilire solide basi a questa industria in Europa.

Era anche una grande opportunità per condurre questo processo in modo condiviso, attraverso uno sforzo collettivo dei Paesi europei.

Poteva essere l'occasione giusta per mettere in pratica lo spirito da cui è nato e su cui è stato fondato il mercato unico europeo.

Noi europei siamo quelli che abbiamo spinto per l'abbattimento delle barriere commerciali, per creare un mercato comune, per sviluppare la cooperazione tra gli Stati membri, con la volontà di crescere e di raccogliere i benefici di un'economia aperta e senza vincoli.

Questo significava firmare il trattato di Roma 52 anni fa.

Questo era l'impegno principale che tutti i fondatori della Comunità Europea hanno assunto.

Credo che una soluzione comune non avrebbe solo risolto il problema della Opel, ma avrebbe anche dato più significato alla parola "Europa".

Ciò detto, rispettiamo la decisione presa dal Governo tedesco e dalla General Motors, anche se mi pare che la scelta che è stata fatta abbia seguito logiche non strettamente industriali.

La Fiat, qualora fosse richiesto, si è già dichiarata disponibile a continuare la discussione con tutte le parti interessate.

Passiamo ora ad esaminare il settore dei **veicoli industriali**.

Si tratta di un mercato che è in profonda sofferenza.

In Europa Occidentale, la domanda complessiva del primo trimestre è scesa di quasi il 40 per cento, con flessioni mai viste prima in tutti i maggiori mercati.

In questo contesto estremamente negativo, la quota di mercato di Iveco, che ha scelto di difendere i margini, è risultata in calo di mezzo punto, con un picco negativo nel segmento dei pesanti.

Proprio in questo segmento, la raccolta degli ordini in Europa, per tutti i costruttori, sta registrando una contrazione dell'80 per cento rispetto al 2008.

Sempre nel business in cui opera Iveco, bisogna rilevare che per il comparto dei city-bus in Italia il calo degli ordini è del 40 per cento mentre nel resto d'Europa è limitato al 5 per cento.

Veniamo alla CNH.

Il mercato delle **macchine per le costruzioni** è calato a picco.

La domanda, nel primo trimestre, è crollata nel mondo del 57 per cento. Il calo è stato ancora più forte in Europa Occidentale. Le vendite di Case e New Holland hanno seguito, nel complesso, l'andamento negativo dei mercati, seppur con andamenti differenti tra le varie aree geografiche.

Anche il mercato mondiale delle **macchine per l'agricoltura** presenta un segno negativo. Nel primo trimestre, la domanda di trattori e mietitrebbia è scesa rispettivamente del 10 e del 23 per cento.

Case IH e New Holland hanno registrato un andamento in linea con quello del mercato.

Come risulta evidente da questi dati, tutti i nostri settori hanno dovuto fare i conti con una crisi gravissima.

Tutti i costruttori sono stati chiamati a **gestire questa situazione**.

Ognuno lo ha fatto a modo proprio.

Per limitarci ad alcuni esempi nel comparto dell'auto, la strada maestra scelta dai nostri concorrenti è evidente.

Renault ha annunciato che taglierà 9 mila posti di lavoro nel corso dell'anno.

In Peugeot i tagli saranno superiori alle 12 mila unità, la metà in Francia.

Nissan ha dichiarato una riduzione del personale dell'8,5 per cento, che significa 20.000 persone.

E molti altri tagli sono già stati fatti o sono in arrivo.

E' un vero e proprio bollettino di guerra.

E' una strada obbligata, anche se la Fiat, fino ad oggi, non l'ha seguita.

Finora non abbiamo denunciato eccedenze strutturali.

Abbiamo fatto ricorso esclusivamente alla cassa integrazione ordinaria.

Le fermate produttive, nei primi quattro mesi del 2009, hanno coinvolto in media il 25 per cento dell'organico. Il 30 per cento degli operai.

Inoltre, per sopperire alle necessità di maggiore produzione che sono emerse in alcuni dei nostri stabilimenti, abbiamo deciso di trasferire in modo temporaneo alcuni lavoratori provenienti da altri impianti del Gruppo in cassa integrazione. Al momento sono coinvolte circa mille persone.

Questo ci permette di ridurre il ricorso complessivo alla cassa integrazione e di mitigare gli effetti del provvedimento sui nostri lavoratori.

Fiat sta facendo e farà tutto ciò che è in suo potere per reagire alle difficoltà, per limitare al massimo le conseguenze sulle persone.

Stiamo usando tutti gli ammortizzatori sociali possibili.

Stiamo gestendo una situazione drammatica in maniera responsabile.

Ma i tempi sono stretti.

Si prevede di raggiungere il limite massimo delle 52 settimane di cassa integrazione ordinaria negli ultimi quattro mesi dell'anno in dieci impianti, che occupano in tutto circa 11.000 lavoratori.

Quello che aspetta i nostri settori industriali in questo e nel prossimo anno non è chiaro.

Ci sono variabili che rendono difficile formulare **previsioni** precise.

Per Fiat Group Automobiles non è ancora possibile indicare prospettive di lungo periodo. Il settore ha una dipendenza molto alta dagli incentivi statali e continuerà ad operare in un contesto di mercato che continuerà a scendere.

Le prospettive per i veicoli industriali e le macchine per le costruzioni sono legate all'andamento dell'economia in generale, all'andamento del mercato delle costruzioni e delle grandi opere e, in particolare, alla possibilità di accesso al credito.

I bus e veicoli antincendio sono fortemente collegati alle commesse pubbliche.

Quello che possiamo assicurare è che il Gruppo Fiat continua a investire per non pregiudicare le prospettive di crescita futura.

Solo quest'anno investiremo quasi 4 miliardi di euro, che si aggiungono ai circa 5 dell'anno scorso. Una parte significativa è destinata alla ricerca e sviluppo. Ogni investimento viene valutato con grande attenzione.

Vorrei adesso scendere più nel dettaglio, guardando la **situazione dei nostri settori stabilimento per stabilimento**, con un focus sugli assetti produttivi previsti per il 2009 e per il 2010.

Per quanto riguarda **Fiat Group Automobiles**, il livello di produzione di autovetture che prevediamo per quest'anno in Italia è, nel complesso, allineato a quello dell'anno scorso.

L'impianto Giambattista Vico di Pomigliano d'Arco, i cui modelli non sono toccati dagli incentivi, è il più penalizzato dalla contrazione dei volumi di vendita. Nei primi quattro mesi dell'anno, l'utilizzo della manodopera è stato poco più di un terzo della forza lavoro.

Stiamo risentendo pesantemente della caduta dei veicoli commerciali leggeri sui volumi produttivi di Sevel.

Non c'è dubbio che gli *incentivi* per l'acquisto di vetture ecologiche abbiano avuto *positive ricadute* su alcuni di questi impianti, che nel 2008 avevano pesantemente risentito del crollo della domanda.

A Melfi, la positiva raccolta degli ordini della Grande Punto, in particolare nelle versioni a metano e GPL, ha permesso di annullare la cassa integrazione programmata e di fare ricorso ai sabati di lavoro straordinario da marzo a fine maggio. Adesso c'è la necessità di aumentare i volumi, per

rispondere alle esigenze del mercato, e di recuperare una settimana di produzione persa.

A Mirafiori, le richieste per i modelli Punto Classic, Musa, Idea e Alfa Mito hanno ridotto il ricorso alla cassa integrazione. Da aprile è stata più che dimezzata rispetto a gennaio. Sono stati, inoltre, programmati due mesi di sabati in lavoro straordinario per le linee di Musa e Punto.

Termini Imerese ha potuto beneficiare di un aumento degli ordini della Ypsilon, in particolare nella versione a GPL. Questo ci ha permesso una drastica riduzione della cassa integrazione a marzo, aprile e maggio.

Anche a Cassino la ripresa degli ordini per la Bravo a GPL si è tradotta in un minore ricorso alla cassa.

Gli *assetti produttivi* sono stati programmati fino al 2010 poiché le incertezze dei mercati non ci permettono di guardare più avanti.

A Mirafiori viene confermata la produzione dell'Alfa Mito, che dal prossimo settembre verrà anche prodotta in una nuova versione, dotata del motore Multiair. Si continuerà, in parallelo, a produrre Punto Classic, Multipla, Musa e Idea. Lo stabilimento, inoltre, è attrezzato per produrre la Grande Punto, in caso di richiesta del mercato.

Melfi, oltre alla conferma di Grande Punto, vedrà l'avvio produttivo della nuova Punto EVO.

A Cassino proseguiranno le produzioni di Fiat Bravo, Croma e Lancia Delta. Nel 2010, inoltre, verrà inserito un nuovo modello, la vettura che sostituirà l'attuale 147.

A Termini Imerese è confermata la produzione della Ypsilon, che proseguirà al 2011 anche con i nuovi motori rispondenti agli standard Euro 5.

Per quello che attiene i piani di più lungo periodo, intendiamo mantenere la nostra presenza industriale a Termini Imerese, con produzioni diverse da quella automobilistica. A questo fine, per garantire la buona riuscita del progetto, sarà necessario rivedere l'accordo di Programma alla luce della futura iniziativa.

Nel sito Giambattista Vico di Pomigliano intendiamo mantenere l'Alfa 159, sia berlina sia sport wagon, dotate anche dei nuovi motori Euro 5, e di proseguirne la produzione oltre il 2010.

Alfa 147 e GT sono confermate fino al 2010.

Il nostro piano prevede di assegnare successivamente allo stabilimento una nuova piattaforma, dalla quale deriveranno uno o più modelli.

Alla Sevel, infine, proseguirà la produzione della gamma Ducato.

Passiamo ora all'**Iveco**.

I veicoli leggeri e pesanti di Iveco hanno fortemente risentito del calo del mercato, con conseguenti ricadute sui livelli di produzione.

Gli *impianti* di Brescia e di Suzzara lavoreranno quest'anno a circa un terzo della loro capacità produttiva. Per lo stabilimento di Avellino, in particolare, legato alle commesse pubbliche degli autobus, le prospettive del secondo semestre sono molto negative.

Gli *assetti produttivi* per il 2009-2010 prevedono di proseguire la produzione del nuovo Eurocarga a Brescia, con investimenti superiori ai 20 milioni di euro per rinnovare le principali aree produttive, e di proseguire la produzione del Daily a Suzzara, con il nuovo modello il cui lancio è previsto proprio in questi giorni. Viene confermata anche l'attuale produzione ad Avellino.

Veniamo a **CNH**.

Gli impianti che producono *macchine per le costruzioni* hanno accusato forti impatti negativi dal crollo della domanda.

I volumi produttivi attesi per quest'anno sono crollati a livelli difficilmente sostenibili. L'utilizzo della manodopera si attesta in media al di sotto del 40 per cento.

L'andamento del mercato, le previsioni per i prossimi anni e l'alto tasso di dissaturazione degli stabilimenti rendono urgente una profonda riorganizzazione di questo business.

Lo faremo in maniera seria e responsabile, avendo presente che il nostro obiettivo è quello di mantenere in Italia la produzione di macchine per le costruzioni.

Si rende quindi necessario razionalizzare gli attuali siti produttivi e definire un piano per gestire i lavoratori in esubero.

Per quanto riguarda le *macchine per l'agricoltura*, il settore ha mantenuto i livelli di domanda nelle grandi macchine agricole, mentre sta patendo una riduzione di volumi nel comparto dei trattori a minore potenza, che vengono prodotti a Jesi.

Prevediamo che la caduta del mercato avrà effetti più pesanti sui livelli di produzione nella seconda parte dell'anno.

* * *

Quello che ho cercato di tracciare finora è un quadro realistico della situazione.

Vorrei essere chiaro su un punto.

La Fiat non intende nascondersi dietro il paravento della crisi.

La stiamo affrontando con tutte le nostre forze. Stiamo facendo il possibile per superarla. Siamo pronti a sfruttare tutte le opportunità che si possono creare, anche nei momenti più difficili.

Ma adesso è arrivato il momento, per tutti, di prendere coscienza che i grandi traguardi non si raggiungono da soli.

Specialmente quando si tratta di gestire situazioni delicate, che hanno effetti diretti sulla società, è necessario il coinvolgimento di tutte le parti interessate.

Sono convinto, non solo sulla base della mia esperienza in Fiat ma anche in altre realtà europee, che si possa e si debba cercare il dialogo costruttivo. E che le soluzioni si possano trovare.

Ho già avuto modo di dirlo alcuni anni fa, dopo che la Fiat era uscita dalla peggiore crisi della sua storia, e lo voglio ribadire oggi.

Se una società liberale deve durare nel tempo, è nel suo interesse sostenere coloro che sono colpiti dalle conseguenze causate dai movimenti del mercato.

E' necessario dare sostegno a queste persone, in modo da permettere loro di trovare un nuovo lavoro e mantenerli integrati nella società.

Un'intera gamma di misure è potenzialmente disponibile, e tutte sono perfettamente compatibili con una società aperta, libera e in libero mercato.

Credo che il primo compito di una società che voglia definirsi giusta sia quello di garantire una base di sicurezza - materiale e percepita - per liberare le possibilità degli individui.

Non è un lavoro di un giorno. Ma non è un compito che possiamo delegare ad altri.

Tutti quanti dobbiamo concentrarci su questo obiettivo ed assumerne la responsabilità in prima persona.

E' esattamente questo che intendo quando penso ai compiti di una società liberale.

La stessa logica ha mosso il nostro progetto per la Opel, di cui vi ho parlato prima.

Il piano che avevamo in mente prevedeva di coinvolgere più soggetti e più Paesi in Europa per contenere le conseguenze sociali.

La Opel è un'azienda che ha bisogno di essere risanata e ristrutturata.

Ci sono tanti modi per farlo.

Quello che noi abbiamo proposto avrebbe permesso di distribuire equamente, tra i vari Paesi europei, il peso di questa operazione.

Avrebbe permesso di non scaricare tutto l'onere su un singolo Stato.

Soprattutto, avrebbe permesso di gestire gli effetti più dolorosi in maniera progressiva e senza traumi.

Resto convinto che l'Europa possa e debba distinguersi nella creazione e nella gestione di mercati liberi, ma che al contempo debba trattare in modo efficace le conseguenze che ne possono derivare agli individui. E deve farlo in maniera onesta e giusta.

Questo impegno esiste e non può essere ignorato.

Quello che intendo dire, in estrema sintesi, è che più sono i soggetti coinvolti nella soluzione di un problema, minori diventano i sacrifici da sopportare.

Mantenere gli equilibri occupazionali, di fronte all'emergenza che stiamo vivendo nei mercati, non è un compito facile.

Le iniziative produttive della Fiat di cui vi ho parlato possono garantire in parte questo obiettivo, ma devono anche essere sostenibili dal punto di vista finanziario.

Allo stesso modo, per quanto riguarda i nostri settori industriali, ci sono altri elementi di pari importanza.

Penso al fatto di poter contare su eco-incentivi in Europa che abbiano una reale efficacia di stimolo della domanda.

Penso al riconoscimento della cassa integrazione, ordinaria e straordinaria, che diventa indispensabile per gestire senza traumi le temporanee fermate produttive e i necessari processi di riorganizzazione, ai quali l'andamento della domanda ci costringe.

Penso anche al rigoroso contenimento dei costi di struttura e alla possibilità di rispondere con tempestività alle richieste del mercato.

Questo non richiede solo il rispetto della normativa sulla flessibilità del lavoro. Significa anche essere consapevoli che azioni di conflitto immotivate

portano solo danni perché non fanno altro che regalare occasioni d'oro alla concorrenza.

Vorrei concludere con una convinzione che è insieme un invito.

Non si può immaginare una Fiat senza forti radici in Italia.

Lo diciamo da anni: Fiat fa parte di questo Paese, è un pezzo importante della sua storia e vogliamo che resti un pezzo importante del suo futuro.

Se questo è un obiettivo condiviso, è il momento di unire gli sforzi di tutti: Governo, parti sociali e azienda.

Se faremo tutti un passo avanti anziché uno indietro, se ognuno di noi sarà disposto ad assumere la propria parte di responsabilità e di impegno, allora tutto questo sarà possibile.

Potremo evitare conseguenze dolorose e potremo costruire qualcosa di più solido e duraturo.

Personalmente, sono convinto che si tratti di una sfida alla nostra portata.