

Incontro con le Istituzioni e le Organizzazioni Sindacali

**Intervento dell'Amministratore Delegato del Gruppo Fiat
Sergio Marchionne**

Roma (Palazzo Chigi), 22 dicembre 2009 – ore 16.00



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

Sono passati sei mesi dal nostro ultimo incontro.
 Sono stati mesi difficili per l'economia, per il mondo industriale, per i lavoratori.
 Di conseguenza, per il Gruppo Fiat è stato un periodo difficile.
 Ma non siamo rimasti fermi a guardare.
 Quando ci siamo visti a giugno, avevamo appena concluso l'accordo con Chrysler.



Allora vi avevo illustrato, a grandi linee, la filosofia che stava dietro questa operazione.
 Nel frattempo, abbiamo fatto grandi passi avanti.
 Il piano Chrysler presentato alla comunità finanziaria, il 4 novembre a Detroit, rappresenta per la società il passaggio dal Chapter 11 al Chapter 1, dal fallimento all'inizio di una nuova storia di rinascita.

Previsti entro il 2014:

- 21 nuovi modelli
- 2,8 mln vetture
 - circa 60% da piattaforme
 - oltre 40% tecnologia motori di Fiat Group
- Fatturato ca. 68 mld di \$



21 Dicembre 2009

Incontro con le istituzioni e le Organizzazioni Sindacali

3

Questo progetto prevede, nell'arco di cinque anni, il lancio di 21 nuovi modelli, la condivisione delle piattaforme produttive con Fiat, risparmi per miliardi di dollari e un aumento significativo dei volumi di vendita.

Chrysler arriverà nel 2014 a vendere nel mondo 2,8 milioni di vetture, il 40 per cento in più rispetto al 2008 e oltre il doppio rispetto a quest'anno.

Quasi il 60 per cento di queste auto deriverà da piattaforme Fiat.

Per quanto riguarda i motori, quelli che avranno tecnologia Fiat saranno più del 40 per cento.

Nel 2014, Chrysler sarà un'azienda che avrà un fatturato di circa 68 miliardi di dollari, un profitto operativo di 5 miliardi, avrà dimezzato l'indebitamento e restituito interamente i fondi ricevuti dai contribuenti americani.

Ho voluto fare questa premessa non solo perché le attese su Chrysler sono molto alte, ma anche perché, come vedremo tra poco, si tratta di un tassello fondamentale per il futuro della Fiat.

Vorrei che l'incontro di oggi fosse tutto tranne che rituale.



Abbiamo un piano molto ambizioso per la Fiat, e soprattutto per la Fiat in Italia.

Un piano che guarda avanti e che intende porre le basi per rafforzare la presenza industriale di questo Gruppo nel nostro Paese.

Alcune delle ipotesi su cui stiamo lavorando potranno cozzare contro i freddi calcoli degli analisti finanziari.

Ma quello che cerchiamo di fare è trovare un giusto punto di equilibrio tra logiche industriali e responsabilità sociale.

Vi prego di tenerlo presente.

Sono convinto - e non da oggi - che non ci sia altro modo per gestire una realtà complessa come un'azienda delle dimensioni della Fiat.

Seguire i criteri e le ragioni di una sola parte, può provocare effetti devastanti.

Nel primo caso, quello del puro calcolo economico, porterebbe a conseguenze dolorose che nessuno di noi vuole.

Nell'altro caso, quello dell'attenzione esclusiva al sociale, condurrebbe alla scomparsa dell'azienda. E credo che nessuno di noi voglia neppure questo.

Vengo ora ai temi di oggi.



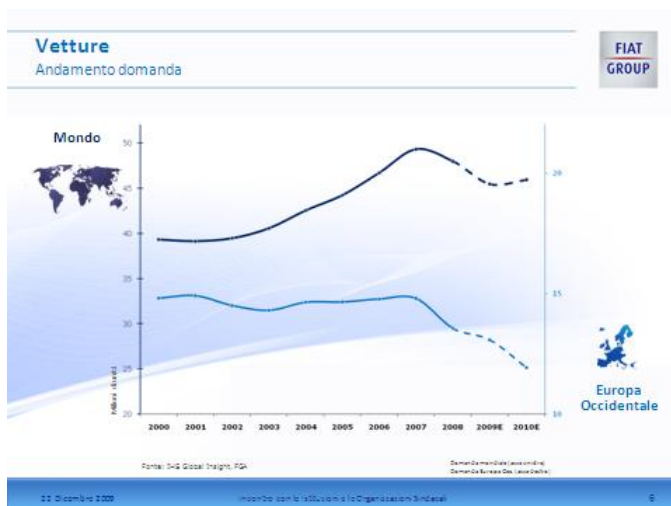
Prima di tutto, vorrei darvi una panoramica sui mercati in cui operano i nostri business e sui trend che ci attendiamo per il prossimo futuro.

Poi, entreremo nel merito dei progetti industriali per i nostri settori in Italia, con un focus particolare sull'auto e sui riflessi dell'alleanza con Chrysler.

Per quanto riguarda gli effetti della **crisi economica internazionale sui comparti** in cui il Gruppo Fiat è presente, la situazione non è molto diversa da sei mesi fa.

La domanda si è mantenuta su livelli molto bassi, con alcuni crolli drammatici - come quello delle macchine movimento terra, dei camion e dei veicoli commerciali leggeri - e non ci sono ancora evidenti segnali di un'inversione di tendenza.

Il mercato europeo delle autovetture è stato sostenuto dagli eco-incentivi varati in molti Paesi.



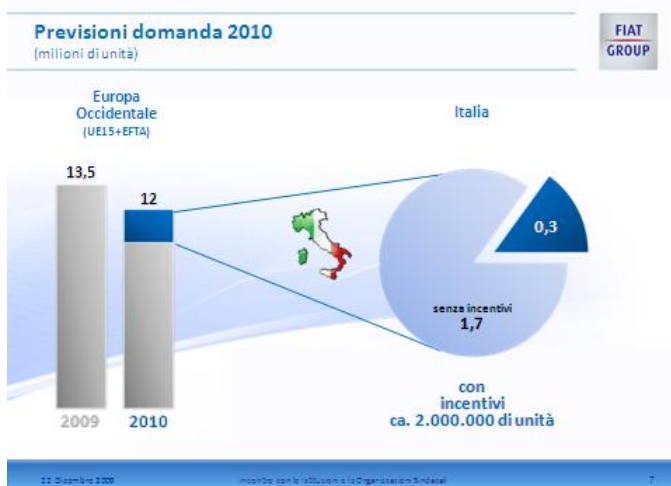
Le stime più aggiornate prevedono che il 2009 si possa chiudere in Europa Occidentale con un livello di vendite di circa 13,5 milioni di unità, sostanzialmente in linea con i volumi dell'anno scorso.

Tutti noi che operiamo in questo settore sappiamo bene che gli incentivi hanno evitato il crollo delle vendite nell'anno in corso, anticipando però vendite future.

E' necessario tenere conto di questo aspetto, per sapere cosa aspettarci nel 2010 e probabilmente oltre.

Non è azzardato ritenere che circa mezzo milione di vetture vendute nel 2009 in Europa grazie agli incentivi siano in realtà anticipi di vendite che si sarebbero comunque fatte negli anni successivi.

Questo vuol dire che la maggior parte delle vendite "anticipate" va sottratta alla domanda naturale che ci dobbiamo attendere il prossimo anno.



La previsione più credibile per il mercato dell'auto in Europa Occidentale nel 2010 è di circa 12 milioni di immatricolazioni.

Significa un milione e mezzo di unità in meno rispetto a quest'anno.

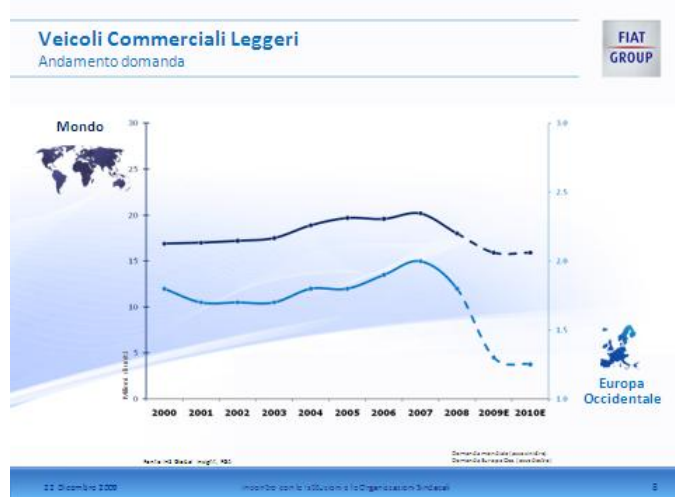
Anche in Italia le misure di sostegno alla domanda hanno contenuto l'emorragia.

Le vendite a fine anno dovrebbero attestarsi a circa 2,1 milioni di unità, in leggero calo rispetto al 2008.

Le previsioni per il prossimo anno ci dicono che i livelli della domanda dovrebbero mantenersi più o meno stabili, in presenza di un rinnovo dei bonus all'acquisto di vetture ecologiche.

E' invece ragionevole pensare che, senza un'uscita graduale dalla fase degli incentivi, il mercato precipiti verso la soglia di 1.700.000 unità.

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



E' un mercato che proviene da un 2008 molto debole, con flessioni del 10-11 per cento in Europa Occidentale.

Quest'anno ha fatto ancora peggio.

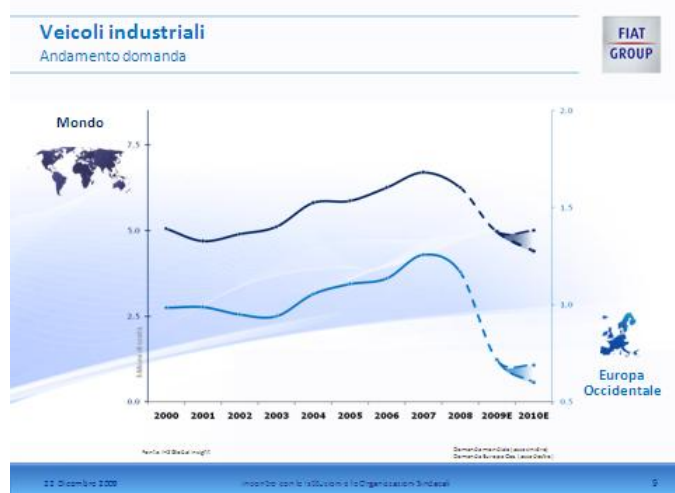
Come previsto, le misure di stimolo alla domanda non hanno avuto alcun effetto.

Le condizioni economiche non favoriscono il rinnovo delle flotte e spingono le vendite sempre più in basso.

Il crollo in Europa Occidentale è drastico: parliamo di quasi il 30 per cento nel 2009.

Stando alle previsioni per il prossimo anno, la domanda dovrebbe rimanere stabile sugli stessi bassi livelli.

Tra i mercati colpiti più duramente, c'è poi quello dei veicoli industriali.



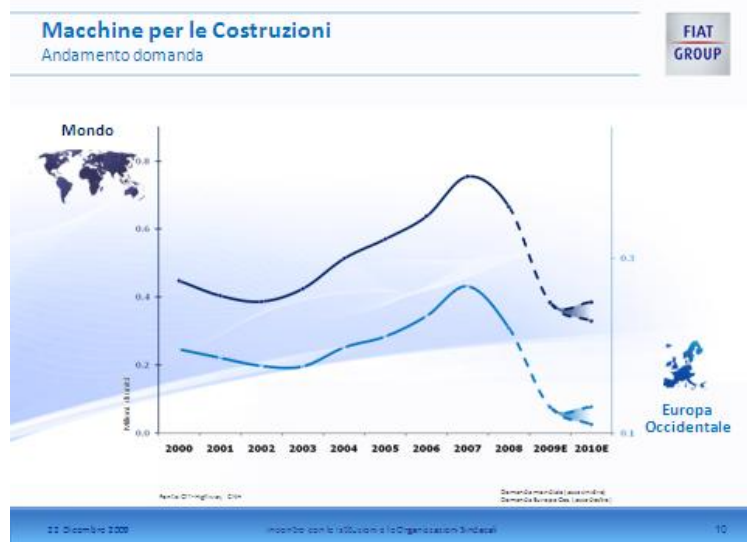
L'andamento negativo non accenna a diminuire.

Stiamo vedendo la domanda precipitare in ogni parte del mondo, con contrazioni a doppia cifra.

Il 2009 si chiuderà con una flessione globale superiore al 20 per cento, che in Europa arriverà a sfiorare il 40 per cento.

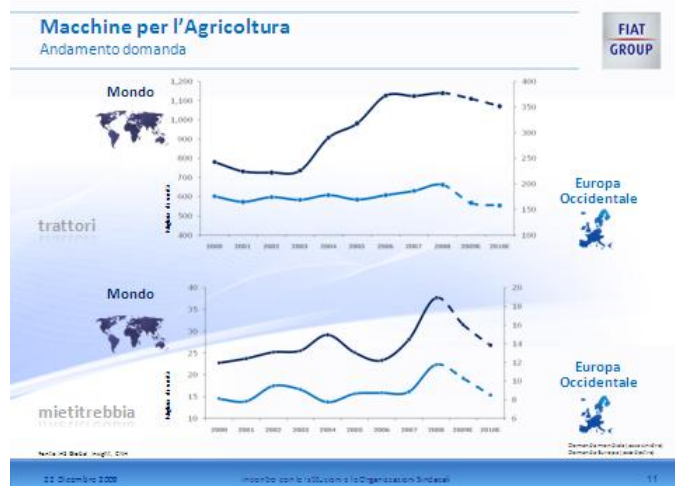
Le prospettive per il 2010 sono tutt'altro che positive. E' difficile fare stime precise ma stiamo parlando di volumi che non si discosteranno molto dai bassissimi livelli di quest'anno.

Anche il mercato delle macchine per le costruzioni è calato a picco.



Un vero record storico, in negativo. La domanda, che nel 2009 arriverà a segnare un calo superiore al 50 per cento in Europa Occidentale, è destinata, con ogni probabilità, a restare a livelli molto bassi ancora per tutto il prossimo anno.

I mezzi agricoli, che all'inizio sembravano resistere alla crisi, hanno invece accusato il colpo.



Il mercato europeo dei trattori è previsto in contrazione del 10-15 per cento nel 2009 e un ulteriore calo è atteso nel 2010.

Il segno negativo coinvolge anche le mietitrebbie, con una flessione del 10-15 per cento nel 2009. Anche per il 2010 si prevede un altro calo.

Credo che questa panoramica parli da sola.

Il contesto in cui ci stiamo muovendo è tutt'altro che favorevole.

Ciò nonostante il Gruppo Fiat ha fatto tutto il possibile per reagire alle difficoltà generate dalla crisi internazionale.



Abbiamo avviato una severa azione di contenimento dei costi.

Abbiamo ripensato le nostre strategie alla luce di una situazione d'emergenza.

Questi sforzi ci hanno permesso di raggiungere, nel terzo trimestre, un margine della gestione ordinaria del 2,6 per cento, uno dei più alti del settore automotive, e di ottenere un risultato netto positivo.

Adesso, però, è arrivato il momento di impostare il nostro futuro in modo strutturale, con un respiro di lungo periodo.

Il business plan del Gruppo Fiat verrà presentato alla comunità economica e finanziaria del mondo entro la primavera del 2010.

Sarà un piano preciso e rigoroso, in cui daremo i target di crescita globale e gli obiettivi strategici per ogni settore, anno per anno, fino al 2014.

Quello che vi presento oggi è il **nostro piano per l'Italia**.

Prima di entrare nei dettagli, vi ricordo pochi numeri che servono a descrivere la presenza della Fiat sul territorio nazionale.



Il fatturato per origine in Italia, nel 2008, è stato di 24 miliardi di euro, su un totale di 59 miliardi.

Stiamo parlando di un Gruppo che occupa più di 80.000 persone, ha 70 stabilimenti industriali e 50 centri di ricerca.

Il saldo dell'export è favorevole per il nostro Paese per una cifra pari a circa il 40 per cento del fatturato generato.

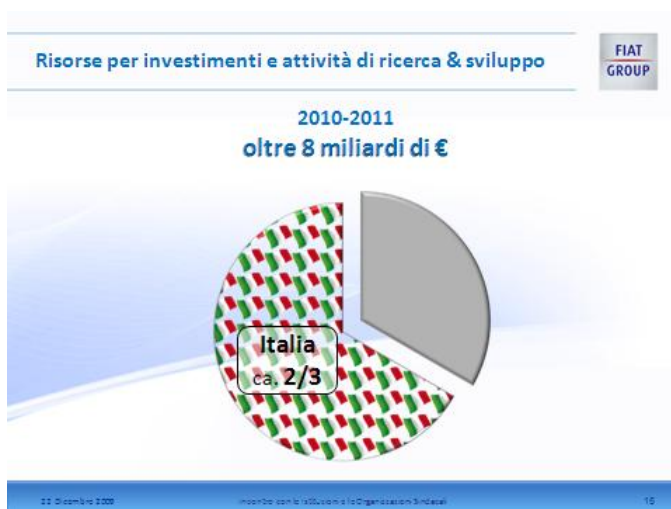
Il progetto che abbiamo studiato per l'Italia abbraccia un arco temporale di due anni e servirà in parte a porre le premesse per la definizione del futuro piano globale dell'azienda.



In alcuni casi si tratta di scelte già fatte e che stiamo mettendo in pratica.

In altri, si tratta di ipotesi di lavoro, per le quali dobbiamo valutare la compatibilità economica.

In ogni caso, vi posso anticipare che nei prossimi due anni verranno spesi, per investimenti e attività di ricerca e sviluppo, oltre 8 miliardi di euro, di cui due terzi in Italia.



Vediamo ora il piano per il nostro Paese, nel dettaglio dei singoli settori.
Iveco ha risentito fortemente del calo dei mercati.

Iveco		IVECO		FIAT GROUP	
Stabilimento	Prodotti	Dipendenti	Produzione (unità)		Utilizzo Manodopera (gen-ott '08)
			2008	2009E	
Brescia	* Nuovo Eurocargo	2.700	22.800	ca. 10.100	43%
Suzzara	* Nuovo Daily	1.800	62.100	ca. 32.400	63%
Avellino	* Autobus (Citelis e Domino)	820	717	ca. 720	91%

Piano di ristrutturazione dello stabilimento di Brescia: ca. 20 mln €

22 Dicembre 2009 in accordo con la confederazione sindacale 19

Le nostre vendite in Europa si sono praticamente dimezzate.

E' chiaro che tutto questo ha avuto pesanti riflessi sui livelli di produzione degli impianti.

Lo stabilimento di Brescia ha lavorato a meno di un terzo della capacità, mentre quello di Suzzara al 40 per cento.

La scelta che abbiamo fatto è stata quella di tutelare il più possibile i volumi produttivi nel nostro Paese.

Questo ha comportato il blocco pressoché totale dell'attività in Spagna. La produzione è ora concentrata in prevalenza nei siti italiani.

Inoltre, è stato raggiunto un accordo con i sindacati per avviare un piano di ristrutturazione dello stabilimento di Brescia. Comporterà investimenti superiori ai 20 milioni di euro e ci permetterà di rinnovare le principali aree produttive, in modo da farci trovare pronti quando il mercato ripartirà.

Per tutti e tre gli impianti confermiamo gli attuali assetti: il nuovo Eurocargo a Brescia, il nuovo Daily a Suzzara e gli autobus ad Avellino.

Veniamo a CNH.

Il mercato delle *macchine per le costruzioni* è quasi scomparso.

<div> <div>CNH</div> <div>Stabilimenti Macchine per le Costruzioni</div> <div>CASE</div> <div>NEW HOLLAND</div> <div>FIAT GROUP</div> </div>					
Stabilimento	Prodotti	Dipendenti	Produzione (unità)		Utilizzo Manodopera (gen-ott'09)
			2008	2009E	
Imola	<ul style="list-style-type: none"> Verniciatura e montaggio Terne Montaggio Mini Escavatori e Mini Pale Gommate 	400	12.200	ca. 450	15%
Lecce	<ul style="list-style-type: none"> Saldatura, verniciatura e montaggio Pale Gommate, Apripista Cingolati, Movimentatori Telescopici 	510	9.200	ca. 800	40%
San Mauro	<ul style="list-style-type: none"> Saldatura, verniciatura e montaggio Escavatori Cingolati ed Escavatori Gommati 	730	2.700	ca. 200	24%

12 Dicembre 2009 Incontro con la Commissione Organizzazione Sindacali 17

I volumi di produzione sono crollati a livelli insostenibili.

Questa situazione, nell'ultimo anno, ha determinato la fermata pressoché totale dei nostri stabilimenti, compresi quelli italiani.

Basti, su tutti, il dato di Imola: l'impianto costruirà quest'anno 450 unità, a fronte di una capacità installata per 20.000 mezzi.

E' un tema che abbiamo affrontato anche a giugno, quando era già evidente la necessità di riorganizzare e razionalizzare questo business.

Fin da allora il nostro obiettivo era chiaro: malgrado un contesto disastroso, intendiamo fare ogni sforzo possibile per mantenere in Italia la produzione di macchine movimento terra.

E' una promessa che stiamo mettendo in atto, concentrando l'attività su due stabilimenti.

Si è deciso di dirottare i mezzi prodotti a Imola negli altri due impianti di Lecce e San Mauro.

<div> <div>CNH</div> <div>Assetti produttivi 2010-11</div> <div>CASE</div> <div>NEW HOLLAND</div> <div>FIAT GROUP</div> </div>					
Lecce	<ul style="list-style-type: none"> Verniciatura e montaggio Terne Saldatura, verniciatura e montaggio Pale Gommate, Apripista Cingolati, Movimentatori Telescopici 				
San Mauro	<ul style="list-style-type: none"> Montaggio Mini escavatori e Mini Pale gommate Saldatura, verniciatura e montaggio Escavatori Cingolati e Gommati 				



12 Dicembre 2009 Incontro con la Commissione Organizzazione Sindacali 17

L'avvio della produzione delle terne a Lecce è già in fase operativa mentre lo spostamento della produzione di mini escavatori a San Mauro avverrà il prossimo anno.

Quanto ai lavoratori di Imola, stiamo mettendo in pratica varie soluzioni per favorire il reimpiego di tutti.

Voglio sottolineare che, ad oggi, abbiamo già trovato una ricollocazione a più di 100 persone.

Inoltre, abbiamo ottenuto dal governo la cassa integrazione straordinaria, in modo da garantire un sostegno al reddito dei lavoratori.

Ci dobbiamo comunque aspettare che, nonostante gli sforzi per razionalizzare il business, a causa del continuo peggioramento di questo mercato, non sarà possibile raggiungere la saturazione delle risorse negli stabilimenti di Lecce e San Mauro.

Per quanto riguarda le *macchine per l'agricoltura*, il settore ha subito una riduzione dei volumi nel comparto dei trattori a minore potenza.

CNH Stabilimenti Macchine per l'Agricoltura			CASE IH		FIAT GROUP
Stabilimento	Prodotti	Dipendenti	Produzione (unità)		Utilizzo Manodopera (gen-ott '08)
			2008	2009E	
Jesi	Trattori < 100Hp	980	33.000	ca. 21.000	75%



22 Dicembre 2008 incontro con la CGIA e la CGIA delle Organizzazioni Sindacali 19

Una riduzione che, come avevamo previsto, si è fatta più accentuata nella seconda parte dell'anno.

Lo stabilimento di Jesi ne ha ovviamente risentito.

Abbiamo continuato a lavorare per la piena applicazione del World Class Manufacturing e per aumentare la qualità del processo, in attesa che il trend di mercato si inverta.

Sul lato della componentistica, tutte le nostre aziende che operano nel settore hanno patito la difficile situazione del mercato.

Nonostante ciò, intendiamo mantenere una solida base industriale in Italia.

Si tratta di un'attività che non viene spesso citata, perché l'opinione pubblica è tutta concentrata sull'auto.

Ma è fondamentale non solo per far funzionare il nostro sistema produttivo ma anche per garantire solidità alla nostra presenza nel Paese.

Stiamo parlando di un ampio bacino di lavoro che occupa più di 25.000 persone e comprende i motori e i cambi di FPT Powertrain Technologies, i componenti di Magneti Marelli, i prodotti in alluminio della Teksid, i sistemi di produzione Comau.

Stiamo parlando, nel complesso, di 36 stabilimenti in Italia.



Alcuni di questi potranno beneficiare dei progetti che coinvolgono Fiat Group Automobiles e l'alleanza con Chrysler.

Inoltre, il Gruppo Fiat è intervenuto in questi ultimi anni a supporto di molte aziende dell'indotto in difficoltà, anche di dimensioni rilevanti.

In alcuni casi si è trattato di un sostegno finanziario.

In altri, ancora più critici, abbiamo deciso di acquisire la società e portarla all'interno del Gruppo.

Questo è successo – solo per citarne alcuni – con la Ergom, la Itca, la Teksid Alluminio, la Imam e – qualche giorno fa – anche con la MPI del gruppo Meridian.



Non è stato un impegno da poco, anche sotto il profilo finanziario.

Questi interventi hanno permesso di mantenere in vita aziende importanti per il tessuto industriale del Paese.


Ma credo che il merito più grande sia quello di aver salvato oltre 10.000 posti di lavoro, il cui futuro era seriamente compromesso.

Le operazioni fatte hanno allargato e rafforzato il perimetro del Gruppo nell'area della componentistica in Italia.


Oltre alle iniziative prese sul fronte dei fornitori, intendiamo intervenire in modo significativo nei processi logistici degli stabilimenti e dei ricambi.

Logistica

FIAT
GROUP



reinsourcing
 ca. **3.000 persone**



22 Dicembre 2008

Incontro con la 10ª Sezione dell'Organizzazione Sindacale

21

L'obiettivo è razionalizzare questa attività nell'ottica del World Class Logistics, in modo che siano meglio integrate e più in sincronia con i processi produttivi.

Questo ci permetterà di ottenere forti miglioramenti a livello di efficienza tecnica degli impianti, di qualità del prodotto e di ergonomia del lavoro, eliminando sprechi, difetti e guasti.

Il piano che abbiamo in mente comporterà nel prossimo futuro il reinsourcing di molte risorse.

Stiamo parlando di quasi 3.000 persone, che si aggiungono a più di 900 lavoratori già entrati nel Gruppo tra fine 2008 e inizio 2009.

Passiamo ora ad analizzare, nello specifico, la situazione dell'**automobile**.

La filiera automotive in Italia

FIAT
GROUP



Fatturato	95 mld €
Addetti	275.000 (circa 1 milione indiretti)
R&D	2/3 mld € / anno
Entrate Fiscali	79.52 mld €
Peso sul PIL	6,2% (11,4% se settore allargato)

In Italia il settore automotive rappresenta circa 3.000 aziende presenti su tutto il territorio:

- uno dei principali datori di lavoro
- 1° investitore privato in R&D
- 1° per entrate fiscali totali

Fonte: Elaborazione ANFIA su dati e stime ISTAT, EUROSTAT, ANFIA

22 Dicembre 2008

Incontro con la 10ª Sezione dell'Organizzazione Sindacale

22

Come sapete, questa è un'industria strategica per tutte le economie del mondo.

Lo dimostrano gli interventi – di cui parlerò più avanti – che sono stati decisi a sostegno dell'auto in tutta Europa e negli Stati Uniti.

Per quanto riguarda l'Italia, in particolare, ricordo alcuni dati dell'Anfia.

Si tratta di uno dei settori che occupa il maggior numero di persone, che è il primo investitore privato in ricerca e sviluppo e che è il comparto che contribuisce più di tutti alle entrate fiscali dello Stato.

Il fatturato è di 95 miliardi di euro l'anno, che corrisponde a più del 6 per cento del Pil. Se allarghiamo la prospettiva anche alle attività indirette, questa percentuale sale all'11,4 per cento.

Gli addetti diretti sono quasi 300mila, ai quali si aggiunge circa un milione di persone occupate in attività collegate all'auto.

Si tratta del comparto leader, a livello nazionale, in fatto di investimenti in ricerca e innovazione.

Il suo contributo alle entrate fiscali dello Stato vale, nel complesso, 80 miliardi di euro.

Credo che bastino questi pochi dati per avere un'idea del peso che l'auto riveste per il Paese.

Nessuno dei problemi storici di cui soffre il settore e di cui vi ho parlato la volta scorsa è stato finora risolto.

Anzi.

In questi ultimi mesi si sono aggiunte altre due minacce a causa di alcune iniziative prese in sede europea.

La prima riguarda il regolamento sulle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri.



	2014	2015	2016
Obiettivi di riduzione progressiva CO ₂	75%	80%	100%

Dopo il non-senso della legge sui limiti di emissioni per le autovetture - che penalizza i costruttori più virtuosi a favore di quelli inadempienti - la Commissione Europea ha intenzione di colpire anche i veicoli commerciali leggeri.

A fine ottobre, infatti, è stata approvata una proposta che intende introdurre un tetto di 175 grammi al chilometro per i nuovi mezzi entro il 2016, con obiettivi di riduzione progressiva a partire dal 2014.

E' una scelta che non tiene minimamente conto della realtà.

Non tiene conto né dei tempi di sviluppo di un veicolo commerciale leggero né del suo ciclo di vita, che sono decisamente più lunghi rispetto a quelli previsti per un'autovettura.

Tutti i modelli che verranno presentati dalle case automobilistiche nel 2014 sono già oggi definiti, come anche gli investimenti necessari al loro sviluppo.

Un processo legislativo non può ignorare la natura a lungo termine del sistema di pianificazione del settore.

All'industria deve essere concesso un tempo adeguato ai cicli industriali di rinnovo dei prodotti e coerente con altre leggi europee.

Il 2016, infatti, è l'anno dell'entrata in vigore dell'Euro 6 per i veicoli commerciali.

Avrebbe quindi un senso industriale più forte ottimizzare gli investimenti ed allineare entrambi i regolamenti a questa data.

Ma c'è un'altra ragione per contrastare con forza la proposta.

I costruttori di veicoli commerciali stanno lottando per la sopravvivenza e non possono permettersi di sostenere sforzi aggiuntivi. A maggior ragione quando si traducono in un beneficio irrisorio per l'ambiente a livello globale.



Questo regolamento non farà altro che aumentare il costo dei veicoli, dando vita ad una incredibile contraddizione.

Il risultato sarà infatti quello di ridurre ulteriormente la domanda, proprio nel momento in cui avrebbe più bisogno di essere sostenuta.

Per questo, tutti i produttori stanno chiedendo che la proposta di regolamento venga radicalmente modificata.

Non c'è ragione, oggi, per aggravare le difficoltà del settore, se non quella di mettere a rischio la produzione stessa di veicoli commerciali in Europa e, ovviamente, in Italia.

L'altro tema di cui si è parlato poco ma che rischia di abbattersi come un uragano sul settore è l'accordo di libero scambio tra l'Unione Europea e la Corea del Sud, firmato a metà ottobre.

Bastano poche indicazioni sui contenuti per capire quale grave danno potrebbe provocare.

L'Unione Europea ha sempre applicato una regola per qualificare un prodotto come originario del Paese con il quale si conclude l'accordo: quella secondo cui il contenuto locale minimo deve essere del 60 per cento.

Prevedere un livello più basso permetterebbe di ricorrere all'importazione di parti e componenti dai Paesi a basso costo, per acquisire ingiusti vantaggi competitivi.

In questo caso, però, ha deciso di modificare le consuete “Regole di Origine” e abbassare la soglia al 50-55 per cento.

Inoltre, intende riconoscere alle autorità coreane la possibilità di rimborsare ai loro costruttori il dazio sulle parti importate da altri Paesi a basso costo e usate poi nei prodotti destinati all’export verso l’Europa.

L’insieme di queste concessioni darebbe ai costruttori coreani un enorme vantaggio competitivo, fino a 1.500 euro per vettura.



Non c’è nessun motivo per colpire in questo modo l’industria dell’auto europea.

Tanto più in una fase di mercato fortemente critica.

Tanto più in un momento in cui anche gli Stati Uniti stanno rivedendo i termini del loro accordo con la Corea del Sud, proprio per la parte automotive e il regime fiscale e tariffario. L’amministrazione americana è contraria a ratificare un’intesa che il precedente governo aveva raggiunto nonostante l’opposizione delle case automobilistiche di Detroit.

La stessa Chrysler, sentita in via preliminare dal Ministero del Commercio, ha rifiutato di trattare nuove condizioni e ha anche denunciato l’atteggiamento di chiusura della Corea del Sud, attraverso una serie di misure che penalizzano la distribuzione dei prodotti stranieri sul mercato interno.

Questa è una posizione totalmente condivisa dal sindacato UAW.

Sono convinto che per “libero scambio” tutti noi intendiamo una concorrenza libera ma leale, aperta ma giusta.

Quello tra l’Europa e la Corea del Sud non sarebbe un accordo di libero scambio, ma solo un modo per aggirare le regole.

Per questo è necessario opporsi al testo prima che sia troppo tardi.

E’ necessario ristabilire quei principi di equità, di equilibrio e di correttezza che sono sacri negli scambi commerciali e che vanno rispettati.

Il Gruppo Fiat è disponibile a fare la propria parte per rimuovere quegli ostacoli strutturali che frenano lo sviluppo del settore, ma è importante che non ci siano iniziative esterne ad introdurre ulteriori freni.

Per quanto ci riguarda, le nostre azioni recenti sono nate dalla convinzione che il mondo di oggi richiede un nuovo modello di business e che è necessario creare un sistema più efficiente.



L'alleanza con Chrysler va letta in quest'ottica.

A dispetto di quanto ho sentito spesso dire, non è solo vero che Fiat ha salvato Chrysler.

E' vero anche il contrario.

Il piano per Chrysler non serve solo a ristrutturare la casa americana.

E' determinante anche per la sopravvivenza di Fiat Group Automobiles.

Adesso il futuro delle due aziende è legato a doppio filo ed entrambe avranno enormi benefici da un simile legame.

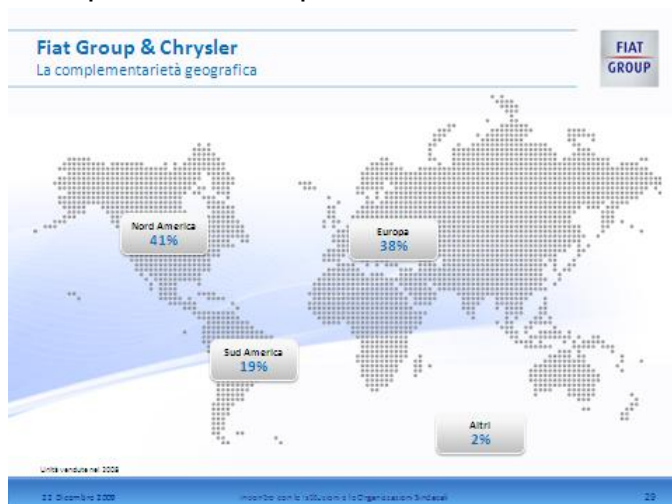
Questo accordo ci permette in primo luogo di raggiungere un'adeguata massa critica per ottenere grandi economie di scala. Insieme siamo diventati il sesto produttore su scala globale.



Ci permette di aumentare i volumi associati alle singole piattaforme, nei principali segmenti, in modo da ottenere una redditività che giustifichi gli investimenti fatti. Nel 2012 raggiungeremo un milione di vetture a piattaforma per i segmenti Mini e Small. Entro il 2014 questa soglia verrà raggiunta anche sulla piattaforma Compact.

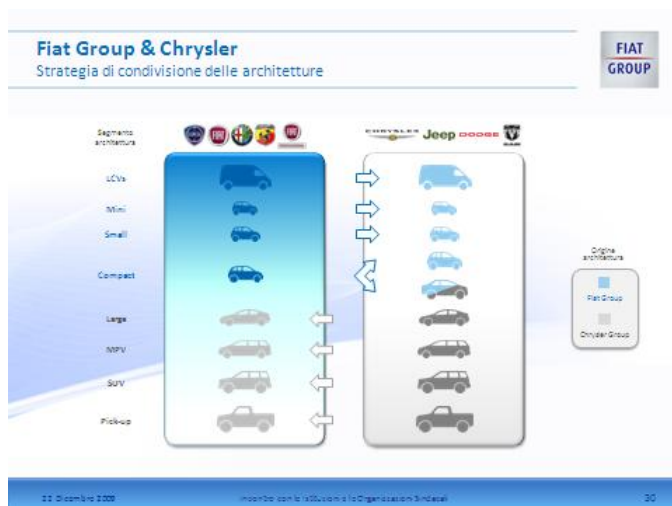


L'accordo ci permette di estendere la nostra presenza geografica, per sfruttare nuove opportunità di mercato. Penso al ritorno della Fiat negli Stati Uniti ma anche all'arrivo di nuovi prodotti in Europa.



Tra le due aziende esiste una combinazione ideale.

La presenza e l'esperienza di Fiat nei segmenti bassi e quelle di Chrysler nei segmenti medi e alti darà al Gruppo la possibilità di disporre di una gamma completa.



FGA potrà finalmente coprire in maniera adeguata i segmenti di gamma medio-alta. Anche la nostra rete commerciale ne uscirà rafforzata.

Questo accordo ci offre inoltre la possibilità di rafforzare il nostro impegno sul fronte della mobilità sostenibile, ampliando le nostre competenze sulle trazioni alternative e valorizzando i rispettivi punti di forza in questo campo.



Oggi la Fiat è riconosciuta come la casa più ecologica d'Europa per i più bassi livelli di emissioni di CO₂, sia a livello di marchio sia come Gruppo.

Più di dieci anni fa abbiamo introdotto la linea "Natural Power", che offre al mercato una gamma completa di veicoli a metano, di cui abbiamo una leadership riconosciuta.

Il nostro Gruppo è stato il primo a sviluppare il sistema Common Rail, adottato oggi da tutti i diesel di ultima generazione, che producono il 20% di emissioni in meno rispetto ai veicoli a benzina.

Abbiamo introdotto da poco il sistema MultiAir, che, migliorando le prestazioni, riduce del 10 per cento le emissioni dei motori a benzina.

Con Chrysler, che da molti anni lavora sulle tecnologie dell'ibrido e dell'elettrico, continueremo a sviluppare queste soluzioni alternative nel medio e lungo periodo.

L'accordo con Chrysler è anche alla base dell'operazione che abbiamo concluso per la Bertone.

Dal mese scorso disponiamo del sito di Grugliasco, che si trova all'interno del tessuto industriale torinese, solido e radicato nel territorio, visto che può contare su un indotto e una logistica sviluppati.



L'impianto è destinato a produrre due modelli di gamma alta. Il primo entrerà in produzione entro la fine del 2011, il secondo nel 2012.

L'obiettivo è di raggiungere, a regime, le 50.000 unità prodotte l'anno.

Ma credo che, al di là del programma di lavoro su Bertone, la cosa più importante sia che questa iniziativa ci ha permesso di dare un futuro lavorativo a più di mille persone che non facevano parte del Gruppo Fiat.

Abbiamo attraversato una crisi epocale e se Fiat non avesse raggiunto l'accordo con Chrysler i nostri piani per il futuro sarebbero molto diversi e molto meno ambiziosi.

Questa intesa ci permette invece di porre le basi per una seria ristrutturazione della nostra azienda.



Adesso ci sono tutti i presupposti per rimuovere le debolezze strutturali che ci portiamo avanti da decenni, tra cui la sovraccapacità produttiva.

Negli Stati Uniti hanno riconosciuto questa necessità e hanno affrontato i problemi a viso aperto, per trasformare l'handicap della crisi in una straordinaria opportunità.

Stiamo assistendo ad un cambiamento strutturale e coraggioso, che ha chiamato a raccolta il Governo, le aziende, i sindacati, le istituzioni finanziarie, con un obiettivo che è qualcosa di più del salvataggio dell'industria dell'auto.

C'è stata un'azione reale e significativa per razionalizzare gli impianti.

E' un vero e proprio ripensamento del sistema in chiave ecologica.

E' un modo per creare una base sana su cui ricostruire il settore.

Fiat, grazie all'alleanza con Chrysler, ha il privilegio di essere coinvolta in questo processo di rifondazione dell'auto americana.

Quello che possiamo testimoniare è la straordinaria determinazione del governo americano e il profondo senso di responsabilità che abbiamo trovato in tutti gli attori coinvolti. Ognuno ha fatto la propria parte per raggiungere un risultato più alto e più utile a tutti.

Vi porto l'esempio di Chrysler.

Il piano di adeguamento della capacità produttiva dell'azienda, annunciato a giugno dopo il negoziato con il Governo e il Sindacato, prevede di rimuovere il livello in eccesso in un paio d'anni.

Questo significa che il numero degli stabilimenti Chrysler negli Stati Uniti è stato fortemente ridimensionato e sta passando da 20 a 13.

Significa che, rispetto ad una decina di anni fa, quando gli impianti erano 29, la capacità produttiva dell'azienda è stata più che dimezzata.

Anche se consideriamo la forza lavoro, la riduzione è stata drastica.

Tra il 2004 ed oggi, il numero degli operai in Chrysler è diminuito di più del 40 per cento. Lo stesso è successo per gli impiegati.

In soli dodici mesi – da giugno 2008 a giugno 2009 - l'organico complessivo è stato ridotto di un quarto, che equivale a circa 17.000 posti di lavoro.

Un'esperienza molto simile l'ha vissuta anche General Motors.

In Europa, invece, il problema della sovraccapacità produttiva non è ancora stato affrontato.



Molti governi sono intervenuti nel settore, ognuno a modo proprio, attraverso l'erogazione di eco-incentivi o di sostegni finanziari diretti ai costruttori nazionali.

In particolare, le forme di aiuto pubblico sono state diverse: 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, ri-finanziamenti 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 sfiora, 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.

Inoltre, temo che la mancanza in Europa di un'azione e di una visione comune si possa tradurre in un'enorme palla al piede, proprio quando avremmo bisogno di muoverci il più velocemente possibile.

L'obiettivo - americano ed europeo - è in apparenza lo stesso: salvare e ridare vita a industrie cruciali per l'economia. Ma gli effetti rischiano di essere profondamente differenti.

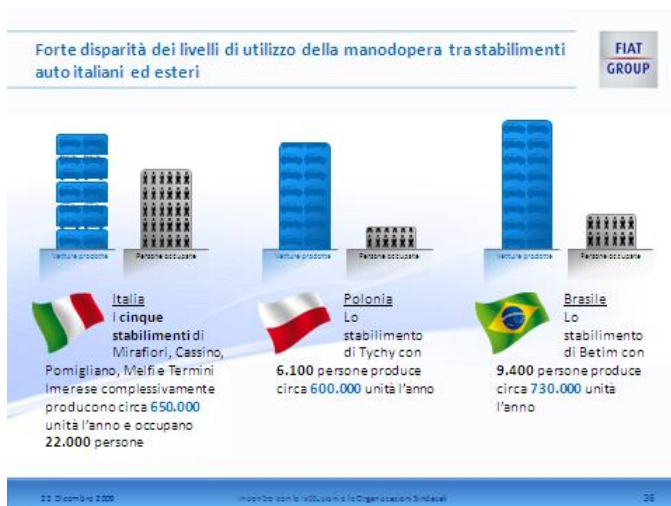
Il piano americano si tradurrà nel superamento di quegli ostacoli che da anni affliggono l'industria dell'auto. Si tradurrà nella costruzione di un nuovo futuro, più sostenibile dal punto di vista sia economico sia ambientale.

I piani europei, invece, non stanno intervenendo alla radice del problema, proprio perché mancano di una visione d'insieme, ognuno è chiuso su se stesso e autoreferenziale.

Non possiamo continuare a viaggiare coi paraocchi, fingendo che vada tutto bene.

Noi, questo problema, in Italia, vogliamo affrontarlo e risolverlo.

Lo vogliamo fare in modo serio e coerente.



Questa slide riassume la situazione attuale.

I cinque stabilimenti di Fiat Group Automobiles in Italia producono, nel complesso, 650.000 vetture l'anno e occupano quasi 22.000 persone, su un totale di circa 30.000 dipendenti di FGA nel Paese.

In Polonia, un unico stabilimento produce circa gli stessi volumi con un numero di addetti che è meno di un terzo.

In Brasile, un solo impianto arriva a produrre 730.000 unità l'anno con 9.400 persone.

Sono dati che parlano da soli.

Il numero di vetture per addetto è del tutto sproporzionato.

Non è una questione di efficienza, ma di un livello di saturazione e utilizzo degli impianti che non risponde a nessuna logica industriale.

E' chiaro che se avessimo potuto disegnare da zero la realtà produttiva italiana, non l'avremmo mai fatta come quella attuale.

Una struttura industriale del genere è destinata a perdere.

Nessuno può pensare che questa realtà sia sostenibile nel lungo termine.

Per il futuro dell'azienda e dei posti di lavoro in Italia va trovata una soluzione.

Dobbiamo affrontare il problema di petto e con concretezza.

Le crisi – come tutti i momenti difficili – ci costringono a compiere delle scelte.

La scelta che si impone oggi è tra fingere che vada tutto bene oppure intervenire per proteggere il cuore della nostra azienda.

Da quello che decideremo dipende il nostro futuro.

Andare avanti come se nulla fosse successo è molto più facile, ma porta dritto alla rovina.

Le risorse della nostra organizzazione verrebbero prosciugate per tenere in vita quelle parti che stanno male e che finirebbero per contagiare tutto il resto.

E' proprio adesso, invece, che ci vuole un atto di coraggio per rimuovere dal sistema industriale gli elementi di debolezza e puntare su quelli di forza.

E' l'unica strada per creare una base sana su cui far ripartire l'azienda. Una base che sarà più forte e potenzialmente più ampia.

In questo discorso si inserisce anche la decisione presa per Termini Imerese.



Abbiamo già annunciato a giugno che lo stabilimento siciliano cesserà di costruire auto dal 2011.

Voglio essere chiaro: non è la qualità del lavoro o l'impegno delle persone a essere messi in discussione.

Le ragioni sono ben altre.

La presenza industriale a Termini Imerese è sempre stata condizionata pesantemente da condizioni di svantaggio competitivo connaturate a questo impianto.

Non c'è praticamente un indotto nell'area. I costi della logistica sono enormi.

Produrre un'auto a Termini Imerese, come noto, costa fino a mille euro in più.

Esistono difficoltà strutturali che richiedono un drenaggio continuo di risorse.

In questi mesi abbiamo cercato, al nostro interno, un'alternativa industriale per il sito.

Ci scontriamo, però, sempre con lo stesso ostacolo: un delta-costo eccessivo, che nessuno dei prodotti del Gruppo Fiat può sostenere.

Bisogna essere onesti fino in fondo.

Tutte le aziende, in ogni parte del mondo – Fiat compresa – hanno il diritto e il dovere di compiere delle scelte industriali e di farlo in modo razionale.

Hanno il diritto e il dovere di scegliere in piena autonomia, pensando in primo luogo a ciò che è meglio per l'azienda, per la sua competitività e per il suo sviluppo.

La Fiat ha sempre scelto di gestire questa libertà in modo responsabile, a patto di non compromettere il proprio futuro.

Per molti anni ci siamo accollati l'onere di gestire lo stabilimento di Termini Imerese in perdita.

Il contesto era completamente diverso e ci consentiva di bilanciare in qualche modo gli enormi costi connessi a questo impianto.

Oggi non ce lo possiamo più permettere.

Le condizioni dell'economia e dei mercati, in tutto il mondo, sono completamente cambiate.

La competizione sta mettendo a dura prova le imprese, obbligandole a fare delle scelte, a volte difficili.

Anche in questo caso bisogna essere onesti: farsi carico del problema sociale di Termini non era una responsabilità della Fiat.

Non lo era prima e non lo è adesso.

E' una responsabilità che compete a un intero sistema.

Quando i mercati agiscono in modo così profondo e radicale – com'è successo con questa crisi – la risposta deve essere collettiva.

Il modello di sviluppo sociale che abbiamo abbracciato – in Italia come nel resto d'Europa – vuol dire esattamente questo.

Significa garantire condizioni di protezione quando i mercati cambiano in modo strutturale.

Significa che tutti i cittadini devono poter contare su una rete di sicurezza quando i mercati operano in modo così brutale.

Siamo perfettamente consapevoli dei risvolti sociali che avrebbe una chiusura dell'impianto.

Capiamo bene lo stato d'animo dei lavoratori di Termini Imerese.

Questo è un tema che deve chiamare in causa tutte le forze del sistema.

Noi siamo disposti a fare la nostra parte, se ognuno farà la propria.

Siamo totalmente disponibili ad aiutare e sostenere proposte di riconversione che dovessero arrivare dalla Regione Sicilia, dalle altre Istituzioni o da gruppi privati.

Siamo disponibili a collaborare per approdare ad una soluzione che permetta di mantenere in vita una realtà occupazionale per i lavoratori di Termini quando cesserà la produzione di automobili.

Siamo addirittura pronti a mettere a disposizione lo stabilimento, a fronte di un progetto che dia certezze di lavoro ai nostri dipendenti.

Ora veniamo al **piano prodotti** e agli assetti produttivi degli stabilimenti previsti per il 2010 e 2011.

Fiat Group Automobiles – Piano prodotti 2010-11			FIAT GROUP
	2010	2011	
	Futuro Doblo Nuova Fiat segmento I Qubo MY	Futura Panda Punto EVO MY Fiat LO 5 Posti Fiat LO 7 Posti Lincea FL Nuova Fiat segmento I	
	Ypsilon FL Musa FL Delta MY	Futura Ypsilon Nuovo Sedan – Seg. D Cabrio – Seg. D Nuova segmento L2 Nuova segmento E	
	Giulietta 159 MY 8C GTA	MITO FL	
	Nuova Doblo Carga Florino MY	Futura Panda Van Scudo MY Ducato MY Strada FL	
	500 TC Abarth 500 Cabrio Abarth Punto EVO Abarth		

■ New models
■ Chrysler derivatives
MY = Model Year
FL = Facelift

22 dicembre 2009 in accordo con la Federazione delle Organizzazioni Sindacali 38

La gamma dei nuovi modelli procederà secondo un programma preciso, che è stato definito anche sulla base delle integrazioni con Chrysler.

Nell'ottica di migliorare la posizione competitiva dell'azienda, abbiamo creato le condizioni per rafforzare anche il Centro Stile e la progettazione, concentrando a Torino, in un unico polo, le attività di ricerca e design di tutti i marchi di FGA.

Credo si tratti di una scelta importante, perché dimostra la volontà di puntare sulle competenze interne per mantenere e valorizzare la forte matrice italiana che caratterizza lo stile dei nostri modelli.

Nei prossimi due anni, prevediamo il lancio di 17 nuovi prodotti e l'aggiornamento di 13 modelli esistenti.

In particolare, la presentazione più importante del 2010 sarà quella dell'Alfa Giulietta, una vettura fondamentale per l'Alfa Romeo, che potrà in questo modo rafforzare la presenza nel segmento C.

La Giulietta nasce dalla piattaforma Compact, che sarà il riferimento per le future auto del segmento, sia per il Gruppo Fiat sia per Chrysler.

A gennaio inizierà la commercializzazione del nuovo Doblò e del nuovo Doblò Cargo, che sono stati presentati alla stampa pochi giorni fa.

Il Doblò sarà il multispazio di riferimento dell'offerta Fiat per i prossimi anni.

Sempre il 2010 vedrà il primo frutto concreto dell'alleanza con Chrysler, con il lancio per il marchio Fiat di una vettura nel segmento dei SUV.

Inoltre, presenteremo tre nuovi modelli a marchio Abarth: la 500 TC, la 500 Cabrio e la Punto Evo. Questi serviranno ad allargare la disponibilità di prodotti del brand sportivo, rafforzando l'immagine e il marchio stesso.

Il prossimo anno arriverà anche il nuovo Small Gasoline Engine, un piccolo motore a due cilindri progettato per le city car.

Rappresenta la massima espressione del concetto di downsizing e porta ad abbassare consumi ed emissioni, mantenendo inalterate le prestazioni.

Verrà prodotto all'inizio nella versione a benzina con tecnologia MultiAir, in seguito arriverà anche una versione a metano. Il due cilindri farà il suo debutto sulla 500.

Nel 2010 tutti i modelli di tutti i nostri marchi adotteranno motori Euro 5 e avranno di serie il sistema "Stop&Start", che gestisce lo spegnimento temporaneo del motore in caso di sosta. Questo permette di risparmiare carburante e contenere i livelli di emissioni.

Quanto al 2011, sarà un anno particolarmente intenso dal punto di vista dei nuovi prodotti.

Innanzitutto, arriveranno due modelli fondamentali per le gamme di Lancia e Fiat:

- la futura Ypsilon, che verrà costruita solo in versione 5 porte, molto più spaziosa dell'attuale;
- e la futura Panda, una vettura cruciale per gli altissimi volumi di vendita, che servirà a rafforzare la leadership del marchio in Europa nel segmento A.

Sempre per il marchio Fiat, è previsto anche il lancio di due nuovi monovolume di piccola taglia, che verranno prodotti rispettivamente in versione a 5 e 7 posti.

Nel 2011, inoltre, si avrà l'impatto più ampio sulla gamma di FGA dell'alleanza con Chrysler.

Ben cinque vetture – una a marchio Fiat, le altre Lancia – andranno ad ampliare le rispettive offerte. Sono tutte vetture che derivano da modelli Chrysler di alta gamma.

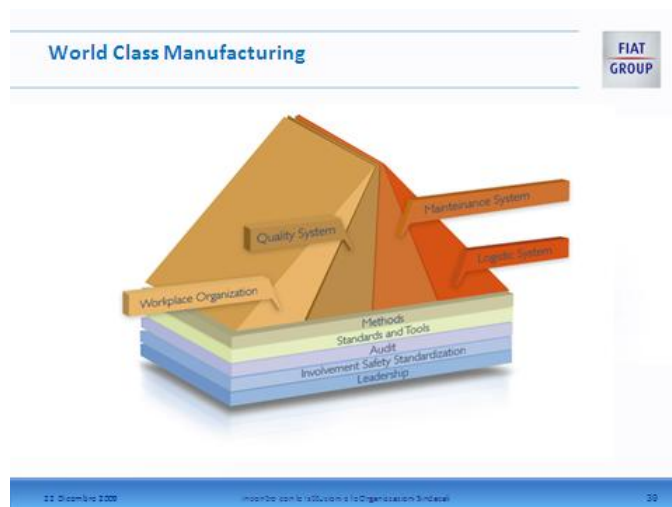
In particolare, Fiat introdurrà sul mercato un Crossover; mentre Lancia potrà contare su due nuove auto di segmento D - una berlina e una cabrio -, su una nuova ammiraglia e su un monovolume di grandi dimensioni.

Come sapete, in questo periodo molto difficile siamo stati costretti a rinviare alcuni dei nostri progetti, ma non abbiamo fermato gli investimenti per assicurare alla gamma varietà, qualità e alta tecnologia.

Abbiamo continuato a pensare e a progettare il futuro.

Questa è la filosofia che ci sta guidando in tutte le nostre scelte.

Gli sforzi fatti per migliorare l'intero processo di produzione sono un altro esempio evidente.



Quattro anni fa, abbiamo introdotto, in tutti gli stabilimenti, il World Class Manufacturing, che rappresenta lo standard di eccellenza a livello mondiale.

Si tratta di un programma che coinvolge l'intero processo di produzione e ci permette di eliminare ogni fonte di perdita, migliorare la qualità e rendere più efficienti i sistemi di manutenzione degli impianti.

Il centro di sviluppo del WCM, che ha il compito di progettare il modello di training per tutte le attività produttive del Gruppo nel mondo, si trova a Torino.

Centri di eccellenza e di diffusione sono basati in Italia, in Brasile e negli Stati Uniti.

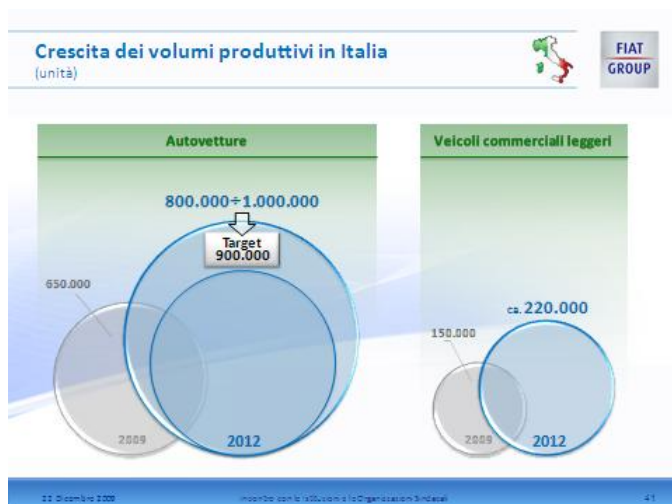
L'attività che abbiamo portato avanti sul fronte del processo di produzione è stata molto intensa e ha generato finora 26.000 progetti di miglioramento.

Anche la ristrutturazione che abbiamo in mente per la rete industriale italiana è tutt'altro che conservativa.

E' qualcosa di ambizioso.

Vogliamo aumentare i **livelli di produzione** di autovetture in Italia dalle 650.000 di oggi ad un *range* compreso fra 800.000 e un milione di unità entro tre anni, con un target di 900.000 vetture l'anno.

A questi volumi si aggiunge la produzione di veicoli commerciali leggeri, che potrà raggiungere circa 220.000 unità rispetto alle 150.000 di quest'anno.



Il piano al quale stiamo lavorando intende portare gli **stabilimenti italiani** ad un livello ottimale di saturazione.

Crediamo che sia l'unica strada per dare prospettive di sviluppo alla presenza della Fiat nel Paese.

Vediamo come, iniziando dallo stabilimento di Mirafiori.

Stabilimento Mirafiori
Fiat Group Automobiles

	Attuali	Confermati / Nuovi	In futura uscite di produzione
Prodotti	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fiat Punto ▶ Fiat Idea ▶ Lancia Musa ▶ Alfa MiTo ▶ Fiat Multipla 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Fiat Idea ✓ Lancia Musa ✓ Alfa MiTo ✓ Fiat L0 5 Posti ✓ Fiat L0 7 Posti 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Fiat Punto ✗ Fiat Multipla
Dipendenti	▶ 5.840		
Produzione	▶ 2008: 146.700 ▶ 2009E: ca. 178.000		
Utilizzo manodopera (Sett-Ott 2009)	▶ 85%		

12 Dicembre 2009 incontro con la collaudata Organizzazione Sindacale 42

Il progetto per il sito industriale di Torino prevede di trasformarlo in un World Class Plant. Si tratta di riorganizzare l'impianto per installare una linea di produzione del tutto nuova, che sia in grado di costruire contemporaneamente modelli diversi.

Si tratta anche di ripensare i flussi logistici, in modo da rendere l'arrivo dei componenti sulla linea molto più snello e veloce.

Anche il reparto di lastratura verrà completamente rifatto.

Questo progetto permetterà di raggiungere molti obiettivi insieme: ottimizzare la flessibilità del sito, saturare la capacità produttiva, migliorare l'utilizzo della manodopera, ridurre i tempi di formazione e le operazioni per ogni persona.

Sono interventi che cambieranno a fondo Mirafiori.

Sono convinto che saranno fondamentali anche in prospettiva futura, perché una linea così concepita rende molto più facile l'innesto di nuovi prodotti.

Per quanto riguarda i modelli, per il 2010 sono confermate le attuali produzioni.

Il prossimo anno inizieranno gli investimenti per mettere in pratica questa profonda trasformazione.

E' un'operazione che sarà accompagnata da un significativo piano di formazione per tutti gli addetti coinvolti.

Nel 2011, proseguirà la produzione di Alfa Mito, Lancia Musa e Fiat Idea, con l'ingresso di due varianti di un nuovo monovolume compatto ad alti volumi.

Per quanto riguarda Cassino, lo stabilimento è già dotato di una linea in grado di produrre tre o più modelli, come quella che vogliamo installare a Mirafiori.

Stabilimento Cassino Fiat Group Automobiles			In future usate di produzione
	Attuali	Confermati / Nuovi	
Prodotti	► Fiat Bravo ► Lancia Delta ► Fiat Croma	✓ Fiat Bravo ✓ Lancia Delta ✓ Alfa Giulietta	✗ Fiat Croma
Dipendenti	► 4.300		
Produzione	► 2008: 134.100 ► 2009E: ca. 105.000		
Utilizzo manodopera (Set-Ott 2009)	► 63%		



22 Dicembre 2009 incontro con la Commissione Organizzazione Industriale 49

Lo stampaggio è il più moderno d'Europa.

I flussi logistici sono ad un ottimo livello e l'impianto ha raggiunto quest'anno il "silver level" nel World Class Manufacturing.

Quello di Cassino sta diventando un centro tecnologico di assoluta avanguardia.

Negli anni passati abbiamo investito moltissimo su questo sito ma non intendiamo fermarci.

Abbiamo in programma altri importanti investimenti.

Tutti i reparti saranno coinvolti da ulteriori interventi di innovazione.

Lo stampaggio vedrà l'arrivo di una nuova linea ad alta automazione.

La lastratura verrà migliorata grazie ad avanzati sistemi laser e al plasma, oltre che con l'aggiunta di una nuova linea per il sottoscocca.

La verniciatura e il montaggio saranno potenziati con l'introduzione di nuove tecnologie che permetteranno anche di facilitare il lavoro delle persone.

Quanto alle produzioni, nel 2010 proseguiranno Fiat Bravo, Croma e Lancia Delta e verrà aggiunta l'Alfa Giulietta.

Il 2011 sarà l'anno della svolta.

Verrà esaltato il ruolo dell'impianto come punta di eccellenza del sistema Fiat nella produzione di vetture di segmento C.

Su Melfi non c'è molto da dire.

Stabilimento Melfi
Fiat Group Automobiles




	Attuali	Confermati	In futura uscite di produzione
Prodotti	<ul style="list-style-type: none"> ► Fiat Grande Punto ► Fiat Punto Evo 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Fiat Grande Punto ✓ Fiat Punto Evo 	
Dipendenti	► 5.280		
Produzione	► 2008: 217.500 ► 2009E: ca. 280.000		
Utilizzo manodopera (Gen-Ott 2009)	► 93%		




22 Dicembre 2009

in accordo con la CGIA e la Organizzazione Sindacali

44

Il sito è dedicato al segmento B.



Sta lavorando bene, è stato il primo in Italia a raggiungere il “silver level” nel World Class Manufacturing, ha livelli di qualità dei processi e dei prodotti molto alti.

Confermiamo l’assetto produttivo dell’impianto, che quest’anno, oltre a Grande Punto, ha visto l’avvio della Punto Evo.


Il mix tra i due modelli è naturalmente destinato a cambiare a favore del più recente.

Veniamo al sito Giambattista Vico di Pomigliano d’Arco.


Stabilimento G. Vico
Fiat Group Automobiles

Prodotti	<ul style="list-style-type: none"> ► Alfa 147 ► Alfa GT ► Alfa 159 Berlina e Sportwagon
Dipendenti	► 5.200
Produzione	► 2008: 78.500 ► 2009E: ca. 36.000
Utilizzo manodopera (Gen-Ott 2009)	► 32%



Ipotesi di lavoro:
produzione futura Panda



22 Dicembre 2009

in accordo con la CGIA e la Organizzazione Sindacali

45

Come sapete, i modelli che produce attualmente non sono toccati dagli incentivi.

Questo è il motivo per cui è l’impianto più penalizzato dalla contrazione dei volumi di vendita.

Nel 2009, l'utilizzo della manodopera è stato circa un terzo della forza lavoro. Le auto prodotte arriveranno a fatica alle 36.000 unità, rispetto ad una capacità di 240.000 l’anno.

Il prossimo anno sarà anche peggio.

Uno stabilimento così non può reggere.

Abbiamo già investito molto in passato.

Solo due anni fa è stato varato un piano straordinario di rilancio del sito; un piano senza precedenti in Italia – e credo anche in Europa.

Abbiamo investito più di cento milioni di euro per creare migliori condizioni di lavoro e per aumentare l'efficienza dell'impianto.

Il processo produttivo è stato riorganizzato secondo i principi del World Class Manufacturing.

Tutti i lavoratori hanno seguito un intenso piano di formazione.

Questo ha permesso di risolvere i problemi di qualità ma non è servito a sanare quelli della sovraccapacità produttiva.

Adesso ci vuole un atto di coraggio, che lasci da parte la pura logica industriale.

E ci vogliono grandi risorse se vogliamo assicurare al sito un futuro serio.

Come vi avevamo anticipato a giugno, confermiamo la volontà di destinare allo stabilimento una nuova piattaforma.

Abbiamo analizzato varie ipotesi e le stiamo ancora vagliando.

L'idea che abbiamo in mente è quella di portare a Pomigliano la piattaforma A, quella della futura Panda.

Portare la piattaforma A in Italia vorrebbe dire un rafforzamento complessivo della presenza Fiat in questo Paese.

Nel disegno complessivo della produzione nazionale, l'unico segmento che oggi non è presente in Italia è quello delle city car, di cui siamo leader in Europa.

La piattaforma B si produce a Melfi e a Mirafiori.

La C è concentrata a Cassino.

Aggiungere a Pomigliano una produzione di segmento A significa completare la rete produttiva italiana con un tassello di importanza strategica.

Questa, secondo noi, è l'unica soluzione per la grande svolta.

Costruire la futura Panda a Pomigliano garantirebbe volumi elevatissimi. Basti pensare che oggi produciamo circa 290.000 unità dell'attuale Panda.

Fra tre anni potremmo parlare di Pomigliano come il secondo più grande stabilimento italiano della Fiat.

Si tratta di un intervento radicale che richiede ingenti risorse.

E' necessario ristrutturare l'impianto e riconvertirlo alla nuova missione.

L'impegno economico sarebbe altissimo.

Tanto per darvi un'idea, costa centinaia e centinaia di milioni di euro in più che lasciare le cose come stanno e confermare la futura Panda in Polonia.

Sarà quindi indispensabile trovare una compatibilità economica per un intervento che si prevede molto complesso.

Inoltre, la ristrutturazione comporterà, per i lavoratori, un ulteriore periodo di inattività.

E' quindi necessario poter contare su un periodo più lungo di sostegno al reddito.

Allo stesso tempo, bisognerà investire almeno 40 milioni di euro in un piano di qualificazione professionale, per aggiornare e formare le persone al nuovo tipo di produzione.

Infine, se consideriamo i volumi previsti per questo modello, dobbiamo avere la certezza di poter rispondere alle curve della domanda in tempo reale, attraverso il lavoro straordinario o altre forme di flessibilità da concordare con il sindacato.

In sintesi, questa soluzione comporta degli impegni per tutti.

Ma credo che sia l'unica ipotesi in grado di garantire il più alto livello di saturazione possibile del sito.

Lo ripeto, non è certo la soluzione ottimale da un punto di vista puramente industriale.

Ma sono convinto che se a tutti quanti, in questa sala, interessa trovare un giusto equilibrio tra logiche aziendali e responsabilità sociale, la strada esiste.

Anche questo progetto, come quelli che vi ho presentato per gli altri tre stabilimenti, rientra nel disegno complessivo per il rafforzamento della rete industriale italiana.

E' un obiettivo che si può raggiungere se fermiamo l'emorragia di risorse che attualmente vengono assorbite da Termini Imerese. Solo così avremo la possibilità di trasformarle in investimenti per aumentare la qualità e il livello di produzione degli altri impianti.

Il quadro delle allocazioni produttive è completato dall'avvio della futura Ypsilon in Polonia, nel 2011, e di una nuova famiglia basata su piattaforma small in Serbia.

Infine, alla Sevel di Val di Sangro – joint venture paritetica tra Fiat e PSA - che quest'anno ha risentito pesantemente della caduta del mercato dei veicoli commerciali leggeri, proseguirà la produzione della gamma Ducato.

Stabilimento Sevel
Fiat Group Automobiles



FIAT GROUP

Prodotti	► Nuovo Ducato
Dipendenti	► 6.290
Produzione	► 2008: 250.900 ► 2009E: ca. 117.000
Utilizzo manodopera (Gen-Ott 2009)	► 57%



22 Dicembre 2009

incontro con le istituzioni e le Organizzazioni Sindacali

48

La panoramica che vi ho fatto finora non evidenzia solo quanto profonda sia la crisi che tutti i nostri settori stanno affrontando.

Dimostra anche il fatto che il Gruppo Fiat ha voluto gestire questa situazione limitando al massimo le conseguenze sulle persone.

Gestione della crisi Fiat Group

Mediamente ogni giorno il **30% dei lavoratori** è coinvolto in fermate produttive

avvio procedure cassa straordinaria per più di **11.000 persone**



22 Dicembre 2009 incontro con la commissione Organizzazioni Sindacali 46

FIAT GROUP

Stiamo usando tutti gli ammortizzatori sociali possibili.

Nel corso dell'anno abbiamo fatto massiccio ricorso a ferie collettive, per tutti i lavoratori del Gruppo, e alla cassa integrazione che ha interessato oltre 50.000 dipendenti.

Mediamente, ogni giorno, il 30 per cento dei lavoratori del Gruppo è stato coinvolto in fermate produttive.

Ad oggi, sono state avviate le procedure per la cassa straordinaria – avendo esaurito quella ordinaria – in dodici stabilimenti, per un totale di oltre 11.000 persone.

Non abbiamo denunciato eccedenze strutturali.

E' un esempio quasi unico se guardiamo cosa sta succedendo a casa dei nostri concorrenti.

Concorrenti

Il Sole 24 ORE
Auto. Progetto per il 2012 di efficienza e risparmi da 3,3 miliardi
Piano di tagli per rilanciare PsA

FINANCIAL TIMES
Germany to bear brunt of Opel cuts
GM to slash 9,000 jobs in Europe

Les Echos
Renault : 6.400 suppressions de postes en Europe

La Tribune
PSA et Renault suppriment des milliers d'emplois en France

22 Dicembre 2009 incontro con la commissione Organizzazioni Sindacali 47

FIAT GROUP

Renault ha già soppresso 6.400 posti di lavoro – la maggior parte in Francia - sui 9.000 annunciati a inizio anno.

Peugeot ha varato più di 5.000 tagli.

Per Opel, il piano prevede circa 9.000 esuberi, di cui il 60 per cento in Germania.

Quanto a Fiat, anche nelle situazioni più critiche, abbiamo rifiutato scelte radicali e ci siamo impegnati a ricollocare le risorse.

Ora vorremmo fare un salto di qualità.

Come vi ho detto prima, abbiamo progetti ambiziosi per l'Italia.

Progetti che potranno portare la Fiat a garantire stabilità all'occupazione nel nostro Paese.

Per rendere operativo questo piano, sono necessari alcuni elementi.



In primo luogo, un sufficiente grado di sostenibilità economica.

Dobbiamo trovare una strada, che sia praticabile e compatibile con i costi, per finanziare gli investimenti necessari a rendere concreti tutti questi progetti.

Inoltre, per continuare a gestire senza traumi le temporanee fermate produttive e i processi di riorganizzazione, diventa indispensabile il riconoscimento di adeguate misure di sostegno al reddito dei lavoratori.

Per contenere il ricorso alla cassa integrazione e per aumentare il livello di saturazione degli addetti, potrebbe essere utile prevedere l'uscita di tutti quei lavoratori che possono raggiungere la pensione nel periodo di mobilità ordinaria.

Dobbiamo, poi, proseguire con un rigoroso contenimento dei costi.

Penso, in particolare, ai costi di struttura.

E penso anche al costo del lavoro, che dobbiamo contenere al livello dell'anno in corso.

Infine, dobbiamo poter contare su un alto grado di flessibilità.

Il sistema industriale della Fiat in Italia, così disegnato, deve essere in grado di rispondere agli scostamenti della domanda, esattamente come succede negli altri impianti all'estero.

Vorrei aprire a questo punto una parentesi fondamentale, sul tema della **ricerca e innovazione**.



Molte volte, anche nel nostro Paese, si confondono i significati di ricerca e innovazione.

L'innovazione esiste solo quando un cliente riconosce al prodotto un delta di competitività, a livello economico o di percezione della novità.

Per questo è importante non confondere quello che un'impresa investe nella ricerca - che in genere si trova nei budget degli enti interni dedicati a tale attività oppure nei centri di eccellenza di cui dispone - con quello che investe per l'innovazione di prodotto e di processo.



In questo senso, il Gruppo Fiat impegna nella Ricerca e Sviluppo circa 2 miliardi di euro all'anno.

Si tratta di un'attività che coinvolge 14.500 persone in tutto il mondo.

Il 65% delle persone - circa 9000 - lo fanno nel nostro Paese.

Il nostro impegno muove poi masse di risorse ancora più grandi nelle filiere legate alla produzione di componenti e sistemi per i veicoli.

Troppo spesso, nel passato, l'innovazione di prodotto e di processo è stata affrontata con strumenti e interventi molto frammentati, che non hanno contribuito a sviluppare reti o filiere di eccellenza.

Il Gruppo Fiat ha dimostrato di voler affrontare il tema dell'ambiente in modo serio.

L'impegno messo in questi anni ci ha portati ad essere leader in Europa per i più bassi livelli di emissioni.

Le recenti decisioni della Commissione Europea rendono ancora più complesso il nostro compito, perché ci costringono a moltiplicare gli sforzi per mantenere la posizione di leadership.

Ciò nonostante, abbiamo deciso di concentrare gran parte delle risorse destinate alla ricerca all'interno del Gruppo proprio sul tema dell'efficienza energetica.

Sono convinto che sia l'elemento cruciale intorno al quale ruoterà gran parte della competitività dei costruttori di auto nel prossimo futuro.

Per questo abbiamo accolto con molto piacere l'invito al tavolo della ricerca promosso dai Ministeri dello Sviluppo Economico e della Ricerca, che vede coinvolti anche i rappresentanti delle Regioni e l'Anfia.

E' la prima volta che emerge con forza la volontà di affrontare questi temi in modo congiunto e integrato.

Sulla base della proposta avanzata dalle Regioni – che prevede un importo complessivo di 850 milioni di euro – la Fiat ha elaborato un piano articolato.

Si tratta di un piano che comprende attività di ricerca e innovazione per raggiungere obiettivi di efficienza energetica, sia per il prodotto sia nel processo, e che vale circa 360 milioni di euro.

Nel nostro progetto trovano spazio anche tutti quei fornitori che sono coinvolti in questo tipo di attività.

Il Gruppo Fiat si propone come regista e “prime contractor”, assumendo la responsabilità dei risultati di fronte ai Ministeri, come di solito avviene per i progetti europei che rientrano nel Programma Quadro.

A questo punto, però, è indispensabile non ripetere gli errori del passato.

Adesso c'è bisogno di certezze:

- sulle procedure per i nuovi contratti di programma in tema di ricerca e sviluppo,
- sui tempi tra l'istanza e la stipula dei contratti
- e anche sull'effettiva quota finanziata.

Appreziamo gli sforzi fatti.

Ci sembra che l'approccio adottato sia quello corretto e la strada intrapresa quella giusta.

Ci auguriamo che si voglia proseguire con fermezza in tale direzione.

Crediamo che la presenza a questo tavolo di più Ministeri insieme possa offrire l'opportunità per allineare le procedure con quelle europee - riconoscendo il ruolo di “prime contractor” - e per valutare l'efficacia dei piani tenendo in considerazione tutti i benefici su cui il nostro Paese potrà contare.

Il rinnovo del parco circolante, ad esempio, ha importanti effetti positivi su molti fronti:

- in termini di sicurezza, perché riduce il tasso di incidenti e quindi le spese sanitarie;
- in chiave ambientale, perché permette di diminuire le emissioni di CO2 e di gas nocivi;
- sul fronte della mobilità, grazie alle tecnologie a bordo dei nuovi veicoli;
- a livello fiscale, poiché aumenta il gettito IVA per lo Stato.
- Il tutto, con evidenti vantaggi anche per l'occupazione.



In questa ottica, sarebbe molto più corretto definire gli incentivi un “investimento” piuttosto che un “aiuto ai costruttori”.

Vorrei approfittare di questa occasione per fare chiarezza su alcuni pregiudizi radicati nel Paese e del tutto infondati.



Da quando sono alla guida della Fiat sento dire, in media due o tre volte al mese, che questa azienda vive di **aiuti pubblici**.

Sento dire che l'attività del Gruppo poggia sull'assistenza dello Stato.

E' una delle assurdità più grandi che si possa sostenere.

Ogni volta mi auguro che sia dovuta all'ignoranza piuttosto che alla malafede.

Per quanto mi riguarda, preferisco parlare di Fiat per i progetti di crescita e i piani per il futuro.

Ma se il livello della discussione si abbassa al conto del “dare e avere” dallo Stato, facciamolo almeno in maniera seria ed onesta.

Il primo capitolo, usato spesso in questo periodo come esempio di aiuti statali, si chiama eco-incentivi.



E' meglio dire come stanno davvero le cose.

La verità è che finora gli incentivi all'acquisto sono stati finanziati dalla Fiat.

Il meccanismo scelto dal governo italiano, a differenza di quanto avviene negli altri Paesi, si basa sul credito d'imposta.

Questo significa che i contributi vengono erogati al cliente direttamente dal costruttore, sotto forma di uno sconto sul prezzo di vendita.

A fine novembre, l'impatto degli eco-incentivi sulla nostra azienda arrivava a 560 milioni di euro.

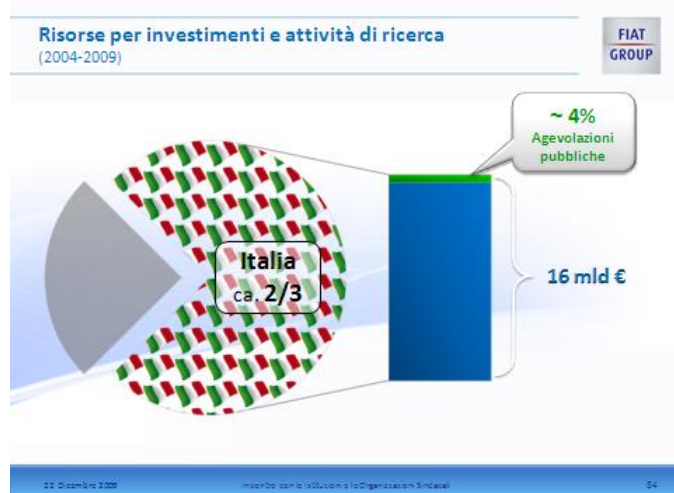
E' una cifra che ovviamente grava sul livello di indebitamento del Gruppo.

A fine anno, il debito dello Stato verso la Fiat, per gli incentivi, salirà ad oltre 600 milioni.

Se poi aggiungiamo altri rimborsi che l'Erario ci deve sulle dichiarazioni dei redditi degli anni passati, il credito accumulato dal Gruppo arriverà ad 800 milioni di euro.

C'è poi un altro pregiudizio, che viene tirato in ballo a più riprese.

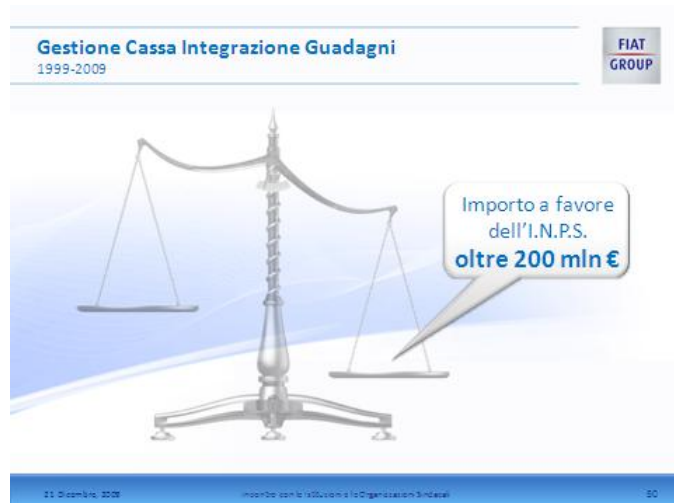
E' quello secondo cui la Fiat riceve contributi dallo Stato italiano e poi investe all'estero.



Mi limito a darvi qualche indicazione su quello che abbiamo fatto negli ultimi sei anni.

Dal 2004, la nostra azienda ha destinato all'Italia circa due terzi di tutte le risorse stanziato dal Gruppo per gli investimenti e le attività di ricerca e sviluppo.

Sto parlando di esborsi finanziari nel nostro Paese che valgono 16 miliardi di euro.
A fronte di questo enorme sforzo, le agevolazioni pubbliche, per progetti di investimenti e attività di ricerca, sono state pari a 600 milioni di euro.
Vuol dire circa il 4 per cento della spesa complessiva.
Ma non è tutto.
C'è un terzo capitolo che ricorre molto in questi giorni.
Si chiama cassa integrazione.
A detta di molti – e spesso sono quelli che meglio dovrebbero conoscere il meccanismo e i dati – la Fiat si regge sui soldi erogati dall'Inps.
Un vero paradosso.



E' bene che si sappia che, dal 1999 al 2008 – cioè l'ultimo decennio - la differenza tra quanto il nostro Gruppo ha versato all'Inps come contributi CIG e quanto è stato utilizzato per il sostegno al reddito dei lavoratori è nettamente a favore dell'Istituto di previdenza.
Se teniamo conto anche del 2009 – un anno in cui abbiamo fatto ampio ricorso alla cassa integrazione per evitare i licenziamenti – il saldo per l'Inps resta largamente positivo, oltre 200 milioni di euro.

Mi pare non si debba aggiungere altro.
Vorrei solo che fosse chiara una cosa.
Non vi ho portato queste cifre per lamentarmi.
La Fiat non ha chiesto un euro allo Stato e non intende farlo.
Neppure sugli eco-incentivi.
Si tratta di una decisione che non ci compete.
E' una scelta – come tante altre - che spetta a chi ha il compito di disegnare la politica industriale di questo Paese.
Noi siamo pronti a gestire qualunque situazione.
Vorrei solo che si smettesse di fare demagogia sulla pelle della Fiat.
Questo vale anche quando si parla del numero di vetture prodotte in Italia in rapporto al numero di auto vendute nel Paese.
Chi sostiene che si tratta di una forbice troppo larga - se confrontata ad altri Paesi europei - finge di ignorare un elemento importante.

La quota di mercato della Fiat in Italia è la metà rispetto a quella che i costruttori francesi e tedeschi hanno complessivamente nei loro Paesi.

E' chiaro che, in Francia e in Germania, il fatto di disporre di una presenza così forte consente ai costruttori locali di sostenere una base produttiva rilevante, con la possibilità di sviluppare in modo ancora più significativo l'export.

Quello che intendo dire è che non si può andare avanti con accuse infondate.

I giochi di campanilismo regionale non portano da nessuna parte.

Non hanno altri effetti che alimentare un clima di tensione che fa male all'Italia.

Bisogna piuttosto prendere delle decisioni.



Se si vuole una grande industria dell'auto in questo Paese, è necessario comportarsi di conseguenza.

Solo una decisa politica di sviluppo può creare le condizioni perché il tessuto industriale italiano si rafforzi.

E può creare le condizioni per attirare nuovi investimenti, anche dall'estero.

Per tanti anni la Fiat è stata indicata come un ostacolo all'ingresso di altri costruttori in Italia.

Vi assicuro che oggi non è così.

Saremmo noi i primi a salutare con favore un cambio di rotta.

Saremmo ben felici che il contesto italiano diventasse attraente per altre imprese dell'auto, che le spingesse a scegliere - tra le tante opzioni possibili - di investire proprio in Italia.

Questo avrebbe effetti positivi per tutti: per la nostra economia, per l'occupazione, per l'indotto e anche per la Fiat.

Credo che ci sia ancora molto da fare per rendere reale questa visione.

Ma la prima cosa è decidere di volerlo.

* * *

Lasciatemi concludere con una riflessione.

Capita di rado nella vita che ti venga data una seconda chance.

La crisi che si è abbattuta sul nostro settore ha già fatto vittime illustri.

La colpa di molti costruttori è quella di non aver reagito – per incapacità o per inerzia – ad un mondo che è totalmente cambiato.

La colpa è quella di non aver avuto le risorse o il coraggio per affrontare i problemi alla radice.

Purtroppo è arrivata la resa dei conti.

Ma non è così per la Fiat.

E non è così per la Fiat in Italia.

Noi oggi – grazie anche all'accordo con Chrysler – abbiamo una seconda possibilità.



Possiamo ricostruire una base industriale forte nel nostro Paese.

Abbiamo le spalle sufficientemente larghe per sanare quegli handicap produttivi che per troppo tempo ci hanno fatto apparire inefficienti in confronto ad altre nostre realtà all'estero.

Possiamo creare le condizioni per qualcosa che non abbia sempre bisogno di interventi d'emergenza. Qualcosa che sia solido e duraturo, da cui partire per immaginare il futuro.

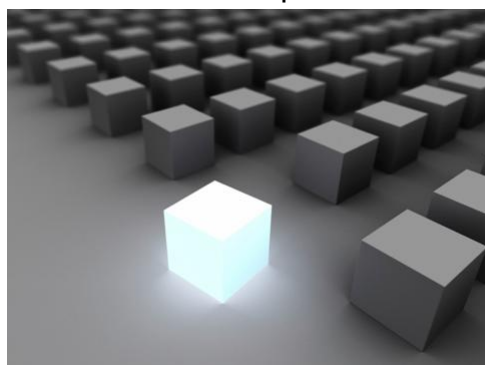
Oggi abbiamo l'opportunità di costruire una rete industriale in Italia che sia in grado di aumentare in modo significativo gli attuali volumi di produzione.

Non sprechiamo questa opportunità.

Quello che è successo negli Stati Uniti dimostra che la sfida è possibile.

Lo è unendo le forze, le intelligenze, le risorse.

Lo è dividendo i compiti, i sacrifici e le responsabilità.



Vorremmo che, per una volta, fosse l'Italia a diventare l'esempio di come questi cambiamenti si possono realizzare con successo.

Grazie a tutti.