Europa a trazione tedesca (riluttante)

Un po' di aiuti in più ad Atene, ma l'Unione bancaria frena ancora

Non più di un anno fa, i politici europei ritenevano la creazione dell'Unione bancaria "una priorità". Era con senso di urgenza – data la pressione dei mercati – che si cercava una soluzione per mettere in sicurezza le banche (e i loro risparmiatori) da eventuali e tuttora probabili fallimenti; senza che fossero i contribuenti a pagare, com'è stato in passato. Da allora i progressi sono stati minimi. Il 28 giugno scorso, il Consiglio europeo ha raggiunto un accordo di massima sul "meccanismo di risoluzione" delle banche, ma questo entrerà in vigore nel 2018; per la Banca centrale europea dev'essere funzionante entro il 2016, se non prima. Il processo è più lento del dovuto. Manca soprattutto un'autorità centrale in grado di dirigere questi "fallimenti". La Germania osteggia una regia della Bce e subordina l'Unione bancaria a una modifica dei trattati che sarebbe ben più macchinosa delle trattative viste finora; servirebbero anni. Berlino esercita la sua egemonia, ma in maniera riluttante a prendere il comando dell'Unione europea. I sostenitori di questa tesi ritengono che, nel caso, la Germania di Angela Merkel si muoverà solo dopo le elezioni tedesche del 22 settembre. Chi si contrappone a questa visione dice che la Germania ha già fatto ampie concessioni ai paesi del sud e, per giunta, si è incaricata di sostenere le economie più dissestate in deroga al protocollo brussellese (per esempio i finanziamenti della cassa depositi tedesca diretti alle imprese spagnole a corto di credito bancario). Ieri la Troika ha dato il via libera per 8 miliardi di euro di nuovi aiuti alla Grecia. Dall'Eurogruppo, il ministro delle Finanze tedesco Wolfgang Schäuble ha fatto sapere che "non ci sarà un'evoluzione drammatica" della situazione "nei prossimi mesi" soprattutto visto che in serata i ministri economici Ue hanno sbloccato 2,5 miliardi; un inizio. Da un lato, la Germania ha fatto (e fa) ampie concessioni al sud, ma nel frattempo sta bloccando l'idea, decisiva e divisiva, dell'integrazione del sistema bancario. Dall'altro, i paesi dell'euro-Med continuano a tracheggiare sulle riforme fiscali, del lavoro e del welfare, sebbene abbiano già ricevuto sia gli aiuti economici sia il tempo necessario per "aggiustarsi", faceva notare ieri il Wall Street Journal. Tra l'egemone riluttante e il sud titubante, c'è dunque il rischio che il progetto dell'Unione bancaria vada ben oltre la rielezione di Merkel (i "nein" tedeschi resteranno), ma la "posta in gioco – ha detto ieri Draghi al Parlamento Ue – è troppo alta per dei ritardi". La ristrutturazione del sistema creditizio, fusioni e accorpamenti compresi, è appunto urgente: crescono i crediti deteriorati nei bilanci bancari e si restringerà ancora di più la capacità degli istituti di fare prestiti. Per quanto tempo tutto ciò sarà sostenibile?

Foglio 9.7.2013

Napolitano e Malaparte, idee per Grillo

Il presidente non disdegna gli incontri tra opposti. Il comico lo sa?

E' previsto, salvo nuovi impedimenti, per la settimana prossima e suscita una certa curiosità, soprattutto per l'abissale differenza che separa i due interlocutori. L'incontro tra Giorgio Napolitano e Beppe Grillo non sarà forse decisivo per le sorti della politica italiana – e, nel caso, non per colpa dell'inquilino del Quirinale – ma può essere a suo modo illuminante. Dalla differenza abissale di impostazioni, di concezioni, di stile personale si è portati ad attendersi uno svolgimento dell'incontro puramente formale, senza una possibilità anche minima di contatto e di comprensione tra soggetti apparentemente privi di qualsiasi punto la calma "neppure dinanzi all'Apocalisse". La statura culturale di Malaparte, naturalmente, è incomparabile con quella di Grillo, e anche la sua imprevedibilità politica supera quella dell'ex comico genovese. L'autore di versi come "Spunta il sole canta il gallo / Mussolini monta a cavallo", poi diventato un entusiasta della rivoluzione maoista, non era certo un interlocutore comodo per un giovane intellettuale comunista.

Ma il giudizio di Napolitano su quell'antico interlocutore ("il suo esibizionismo ed egocentrismo era evidente") potrebbe benissimo attagliarsi anche a quello che incontrerà a giorni. Nonostante fossero "agli antipodi", come di-

Sono inutili le polemicucce italiane, Marchionne è già partito

Il capo di Fiat vuole solo ottenere Chrysler. Lo stato italiano si accollerà i costi della sua (meritata) fuga

Analisi - di Riccardo Ruggeri

In questi anni molto ho scritto di Fiat, persino un libro ("Parola di Marchionne"), mai da analista, sempre da investitore (obbligazionario), di quelli che, con le banche, hanno dato a Marchionne 17 miliardi, seppur a fronte di 28 di debiti. E lui ha corrisposto interessi alti, rimborsandole alla scadenza, non li ha spesi per prodotti, tecnologie, acquisizioni, ma li ha tenuti in cassa come assicurazione sulla vita, sua e nostra. In questi anni, per noi, Marchionne è stato, e tuttora è, un mito e lo sarà fino alla fusione con Chrysler, poi comincerà un altro film, altri attori, altre comparse. Finora la linea d'ombra di Barack Obama ha protetto le obbligazioni Fiat, esse hanno goduto del "quid presidenziale", mai per noi investitori c'è stato un rischio, l'operazione Chrysler doveva riuscire, e così è stato. Quando Veba uscirà, tutto cambierà, i sindacati americani torneranno a fare il loro mestiere (non li riconosceremo più rispetto alla moderazione di quand'erano azionisti), gli attuali modelli Chrysler, frutto degli investimenti Daimler, dovranno essere rinnovati e ci vorranno molti quattrini, permarrà il coma (vigile) di Fiat Auto. In altre parole, saranno le implacabili leggi del mercato a valutare le prospettive di Chrysler-Fiat.

Il rapporto di Marchionne con noi investitori è sempre stato limpido, professionale. Chi era del mestiere capì subito il non detto: per me Fiat Auto concettualmente non era più un'azienda ma un "business case", utile per il rilancio della Chrysler, e come tale sarebbe stata gestita. Marchionne fu sempre sincero con noi investitori, ci ha persino anticipato che nel 2015 uscirà di scena. Curioso invece l'establishment politico-industriale-culturale italiano. Anziché cercare di capire cosa significasse per il paese la strategia vera (quella sottesa) di Fiat Auto, si concentrò su temi sì importanti, come le relazioni industriali e la produttività, ma nella fattispecie marginali. E sull'uomo Marchionne, descrivendolo, a seconda dei casi, o come l'Uomo Nero (Boogeyman) della classe operaia o il Mandrake in golfino che avrebbe fatto tornare Fiat Auto ai fasti vallettiani. Un esempio. Da noi a corrente alternata si apre il dibattito sulla produttività, coinvolgendo a cascata tutti. Sia chiaro, la produttività è uno dei nodi irrisolti del paese, dicono i miei amici

americani "voi avete sostituito al classico hiring and firing (assumere-licenziare), il curioso hiring and retiring (assumere-pensionare)".

Per Fiat Auto, nel momento storico che sta attraversando, ciò però ha scarsa rilevanza pratica. Alcuni dati di massima. Il costo del lavoro operaio (diretti, indiretti, manutentori, ecc.) in Fiat rappresenta il 7 per cento del costo. L'intero processo di fabbrica, dalla lastro-ferratura al montaggio finale, per una Panda vale 11 ore, assumiamo un costo/operaio di 22 euro/ora, totale 242 euro/auto. In Polonia costerebbe 88 euro (8 euro/ora), in Germania 330 (30 euro/ora). Come si vede, il costo del lavoro è poco significativo. Costruire 200.000 Panda in Italia, di puro costo-lavoro, spendi 48 milioni di euro, in Polonia 18 (in crescita), la differenza di 30 milioni è irrilevante, trascurando gli altri ben noti fattori, qualità percepita compresa. E' di questi giorni la notizia che Nissan e Hyundai, avendo i modelli giusti, hanno deciso, in piena crisi, di "delocalizzare" in Europa. Delocalizzare in Europa, capite? La vittoria postuma della Thatcher – Regno Unito come luogo di delocalizzazione dei giapponesi – si è compiuta. Il caso più eclatante di comunicazione sul nulla fu "Fabbrica Italia": per quasi due anni ci fu un feroce dibattito fra gli attori di cui sopra. I 20 miliardi di investimenti sbandierati dai media all'inizio si ridussero a 0,7, per rifare la linea Panda. 20 miliardi che Fiat non aveva, così come i modelli nuovi, nel frattempo il mercato si era contratto: in queste condizioni il livello di produttività era irrilevante. Cgil questo non lo capì. Dopo 18 mesi intervenne Marchionne per dire che aveva sbagliato a coniare tale slogan: paginate di giornali, intelligenze di esperti e di accademici buttate alle ortiche. Ora sono di nuovo tutti lì a sfruculiare su argomenti irrilevanti o a interpretare sentenze, solo nello specifico, di scarsa rilevanza. In realtà il problema Fiat-Italia noi investitori l'abbiamo chiaro da tempo: "Fiat Auto ha stabilimenti e personale in esubero in termini strutturali, quanto costerà sfilarsi?". Questo interessa a un investitore, punto. Noi sappiamo che da ora in avanti questi esuberi non saranno più a carico degli imprenditori-lavoratori (Cig) ma della fiscalità generale (cassa in deroga), è necessario definire, subito, quanti potranno rientrare al lavoro e quanti invece non saranno strutturalmente più necessari (quindi niente cassa in deroga). Finora la Cig rappresentava un rapporto azienda-sindacati, quindi "privato", di qui in avanti sarà "pubblico", i quattrini sono dei cittadini, non possono essere erogati se non in presenza di criteri e impegni certi, temporizzati e verificabili, "chiacchiere e furbate" non sono più ammesse, deleghe in bianco neppure, se del caso la magistratura potrebbe intervenire. Invece di chiarire questo aspetto fondamentale, il governo preferisce osservare il festival delle ovvietà, del tipo lettera dell'onorevole Boldrini, a cui rispondono compunti i suoi avversari: stessa fuffa, identica supponenza.

Per un investitore la "situazione" di Fiat Auto è oggi, al netto di Chrysler (merito a Marchionne: è stata una genialata, e pure fortunata) e al netto di Fiat Industrial (altro merito suo lo scorporo), la stessa di quando nel 2004 Marchionne arrivò: nel business dell'auto non esistono né Boogeyman, né Mandrake. Siamo all'ultimo miglio, lasciamolo lavorare in pace, la fusione e l'Ipo (quotazione a Wall Street) saranno il grande successo della sua vita, il "massaggio" sul titolo è cominciato da mesi, le banche d'affari coinvolte tra poco inizieranno il classico battage finale, tipo quotazione Facebook (e si divideranno ricche commissioni), gli investitori storici esulteranno, i pavidi come me si sfileranno. E l'Italia? Nel 2004, oltre ad avere ancora un'eccellente industria della componentistica, era 11esima al mondo fra i produttori di auto, ora è 22esimo: i numeri ci inchiodano alla nostra dabbenaggine colta. Questo finale di Fiat Auto era prevedibile fin dal 2004, chiaro fin dal 2009, quattro gatti ne scrissero a lungo e in dettaglio, curiosamente allora nessuno volle prestar loro un minimo d'attenzione. E' triste assistere, impotenti, alla deindustrializzazione del proprio paese, specie di quella che è l'industria delle industrie, l'auto, e in parte dell'automotive, che ne è corollario.

Twitter @editoreruggeri

La rivolta dei "paroncini" veneti ora travolge pure i grillini

Treviso. Doveva essere una convention rigenerante, "Ri(m)presa Possibile" il titolo un po' improbabile, per dare sfogo alle viscere e agli assilli dei piccoli imprenditori del nord-est, ma si è trasformata in una rivolta dei "paroncini" contro tutti i politici: compresi i grillini, che dovevano essere le osannate star. Tant'è vero che l'attesissimo guru del M5s, Gianroberto Casaleggio, con cui Colomban e l'imprenditore piemontese Arturo Artom avevano creato un esclusivo think tank per dare risposte alla piccola-media impresa, ha dato forfait.

Il meeting organizzato dall'associazione Confapri di Massimo Colomban e Arturo Artom, che per mesi hanno flirtato con il M5s, e da Apindustria, l'associazione delle piccole imprese vicentine, quassù nel resort di lusso di Massimo Colomban, Castelbrando sulle colline trevigiane, è diventato un mare in tempesta per imprenditori in versione indignados, martiri ed eroi veri e presunti, in trincea per salvare l'Italia da se stessa. Alla politica non hanno chiesto, come facevano in passato, di "fare qualcosa per aiutare le aziende a resistere", ma semplicemente di smetterla di fare danni. E di andare a casa. Così, dopo un'ora di esitante impazienza in cui gli imprenditori hanno ascoltato politici locali, tecnici, economisti e "aggregatori di start-up" pontificare sugli arcinoti problemi fiscali e burocratici che vessano le imprese, e dopo aver ascoltato ancora una volta la narrazione delle stranote "eccellenze" come fossero divinità isolate in una zona produttiva che si sente "in guerra" (come ha osservato l'assessore regionale al Lavoro, Elena Donazzan) un imprenditore a corto di pazienza ha urlato: "Forconi, Forconi!". Sintetizzando così il comune sentire dei colleghi. Non ce n'è stato per nessuno: ieri i "paroncini" hanno asfaltato a suon di fischi il parlamentare Filippo Busin della Lega, contestato più volte la renziana Simona Bonafé del Pd – soprattutto in merito alla mancata riforma della legge elettorale – e accolto con timidi applausi conditi di diffidenza l'ex capogruppo al Senato del M5s, Vito Crimi, a cui hanno prontamente chiesto conto dei 42 milioni di euro di rimborsi elettorali lasciati allo stato: "Non potevate darli a noi, che stiamo annegando?" gli ha rimproverato, furioso, uno degli indignados. E lui, il senatore Crimi, ha cercato di dare la colpa agli altri, alla casta, al Pdl e "al Pd meno elle", allargando poi le braccia con la sua solita flemma.

Così è diventata un boomerang l'operazione di marketing politico-imprenditoriale, l'ennesimo tentativo di protagonismo della borghesia produttiva nordestina, di Colomban, che ieri ha smentito un'intervista concessa all'Unità, in cui affermava di essere stato deluso dai M5s. O forse è stata un successo, se l'obiettivo dell'ex fondatore di Permasteelisa era quello di mettersi a capo degli indignati, ora guidati solo dalla propria ira funesta, ma completamente orfani di ogni riferimento politico. Il forfait di Casaleggio è significativo. Per mesi aveva attratto nel suo bacino digital-elettorale, con argomenti microeconomici copiati da Forza Italia prima maniera, proprio i piccoli imprenditori. Ora dicono: "D'ora in poi facciamo da soli". Persino i sindaci "innovatori", si fa per dire, invitati a Castelbrando, hanno fatto dietrofront: Giovanni Manildo, che verrà ricordato probabilmente solo per aver sottratto il capoluogo trevigiano al Carroccio dopo vent'anni di dominio, si è sfilato. Così come si è sfilato Federico Pizzarotti, sindaco di Parma. A metterci la faccia è venuto solo Flavio Tosi, che da battitore libero riesce sempre a cavarsela, anche adesso che la Lega è allo sbando. Così, mentre i relatori parlavano, su uno schermo scorrevano i commenti del pubblico in platea: "Volete capire che dobbiamo armarci e fare uno sciopero fiscale?".

GiudiciCristina @Twitter