



Foto Emblema

Nuova cassa integrazione in arrivo alla Fiat di Mirafiori

Berta: «Una città che reagisce al colpo improvviso»

Un orizzonte che muta troppo rapidamente in un sistema che aveva tentato con successo la via della diversificazione. Lo sciopero e le regole: non si cancella il conflitto per decreto

L'intervista

MARCO TEDESCHI

MILANO
economia@unita.it

Torino che marcia per il lavoro. Torino che ha paura... Sembrano lontanissime le luci delle Olimpiadi. Sembra lontanissima la corale festa sul Po, quando venne presentata la nuova Cinquecento. Nel parliamo con Giuseppe Berta, torinese, storico dell'economia (insegna alla Bocconi) che la sua città ha studiato in tanti aspetti della sua storia e soprattutto in quelli che riguardano il lavoro.

Perché proprio Torino?

«Perché Torino è in questo senso, nelle difficoltà d'oggi che toccano il mondo intero, sovraesposta. Le radici della crisi non sono industriali, ma la cri-

si ha fatto sentire i suoi effetti nefasti sull'industria e in particolare su quella automobilistica, che è la prima industria nazionale e il cuore stesso, ancora di Torino. La drammaticità viene dalla rapidità con cui la crisi si è manifestata. Tutto è avvenuto all'improvviso dopo che per un lungo periodo la città aveva giocato la carta della diversificazione, con importanti risultati, sul terreno della nascita di nuovi servizi e della affermazione di nuove attività. In sei mesi lo scenario s'è corrotto in un orizzonte nero».

C'è una risposta possibile? Quale strada seguire?

«Tutto segnala un problema di mancanza di liquidità che incombe sul sistema delle grandi imprese. È come se si pompasse sangue nelle vene di un malato, senza esser riusciti a eliminare i grumi che ostruiscono il fluire del sangue. Che fare, allora? Bisognerebbe riuscire a ridare fiato alle imprese, attraverso il credito. Ma le solu-

zioni andrebbero cercate, radiografando accuratamente il nostro sistema produttivo, caso per caso, distretto per distretto, territorio per territorio. Bisognerebbe dall'altro lato ampliare al massimo la gamma della garanzie degli ammortizzatori sociali, per soccorrere le situazioni sociali più gravi e per ridare dinamismo ai consumi. Ma soprattutto, per quanto riguarda in particolare l'auto, bisogna continuare lungo la strada dell'innovazione. Per l'auto elettrica. Bisognerebbe ricordare ad esempio il tentativo del povero Andrea Pininfarina, che aveva scommesso appunto sull'auto elettrica, su nuovi propulsori».

Come sta reagendo Torino?

«Sta reagendo bene, cioè con una elevata capacità di reazione. D'altra parte nella sua storia ne ha vissuti tanti di momenti drammatici. Ha imparato a mantenere la speranza. Anche se in questo caso è difficile. Si sono sempre vissuti conflitti aspri, ma finora si aveva avuto la certezza di poterne uscire con sacrifici ma anche con un bilancio positivo, nel segno del progresso...».

Che cosa pensa del progetto del ministro Sacconi, per regolamentare gli scioperi nei trasporti?

«Credo che regole fosse necessario immaginarle. Regole nuove di fronte alla nuova complessità del sistema. La mappa del trasporto pubblico sta cambiando interamente. Basterebbe pensare all'alleanza possibile tra Roma e Milano... ma non si pensi di poter gestire le trasformazioni, escludendo il conflitto. Non si pensi di poter abolire il conflitto per decreto». ♦

QUANTA ITALIA NELLA FIAT?

DAL SUD AL NORD

Oreste Pivetta
GIORNALISTA

Nel nome della Fiat da Pomigliano a Torino: in quarantotto ore due manifestazioni a difesa di lavoro e di salari, soprattutto a difesa di un avvenire, nel nome della Fiat (anche se Torino non è più la one company town di vent'anni fa).

La Fiat di Sergio Marchionne soffre allo stesso modo delle concorrenti. Si potrebbe persino sostenere che soffre un po' meno: ad ogni scadenza statistica si mette in risalto come il Lingotto guadagni quote di mercato in Italia e in Europa. Non ha avuto regali pronta cassa dal governo, dovrà attendere qualche mese prima di gustare gli effetti benefici (ma quanto?) della rottamazione. In difetto di liquidità ha dovuto far ricorso alle banche (un miliardo in tre anni). Moody's ha declassato il debito Fiat: un verdetto da titolo spazzatura.

Marchionne reagisce: vedi l'intesa con la Chrysler. Segnali positivi vengono dall'est: la Punto va a ruba in Serbia, grazie agli incentivi pubblici. In Italia si contano soprattutto le ore di cassa integrazione.

La Fiat è una azienda globale, divisa tra l'Italia e il resto del mondo. E questa, quella che combatte la sua battaglia produttiva all'Est o in Brasile, ha più carte da giocare. Un operaio dello stabilimento di Tychy in Polonia (dove si monta ad esempio la Panda) guadagna la metà del collega di Pomigliano... La questione è semplice: dal costo del lavoro alla modernità degli stabilimenti, dalla bassa conflittualità alla dimensione del mercato.

La Fiat probabilmente si salverà. Difficile immaginare il futuro di Pomigliano, di Cassino, di Termini Imerese. Ma anche di Mirafiori, che rimarrà la testa. L'unica certezza potrebbe essere Melfi, per la tecnologia e la produttività. Per la Fiat sarebbe semplice decidere. Il problema è capire come uscirà il resto del mondo dalla crisi (con quali regole ad esempio) e se il governo italiano ha qualche idea per fermare un cammino che sarebbe disastroso per l'economia. E se ne ha voglia. ♦