

ria economica e finanziaria appaiono comunque stretti. Marchionne dice di voler chiudere entro fine maggio e quotare le azioni della nuova società, che in via provvisoria si chiamerebbe Fiat/Opel, entro la fine dell'estate. In quest'ambito verrebbe chiesto a tutti i paesi in cui si concentreranno i 10 impianti di Gm Europe e gli 11 di Fiat di offrire alla nuova compagnia garanzie sui prestiti.

Ed ancora, il 30% della famiglia

Obiettivo planetario

Un supergruppo con 6/7 milioni di auto prodotte per ogni anno

Agnelli in Fiat verrebbe diluito nello scorporo e anche Gm avrebbe una quota di minoranza in Fiat-Opel. Sempre secondo quanto riferito dal ministro zu Guttenberg dopo l'incontro con Marchionne, la Fiat stima di aver bisogno circa di 5-7 miliardi di euro di prestiti-ponte per concludere l'affare, che non avrebbe ripercussioni «drammatiche» sull'occupazione, con la riconversione di uno solo dei quattro stabilimenti tedeschi di Opel.

Intanto, la casa torinese ha terminato aprile con una quota di mercato salita al 35,2% in Italia (+1,6%), il miglior risultato dal novembre 2001, con una lieve diminuzione delle vendite in un mercato sceso invece del 7,5% nonostante gli incentivi. ♦

FINCANTIERI

Rinaldini (Fiom): i «pirati» e le falsità del Giornale

■ Il Giornale della famiglia Berlusconi ha raccontato domenica scorsa ai suoi lettori che alla Fincantieri si sarebbe svolto un referendum sull'accordo separato firmato con l'azienda da Fim e Uilm. Sempre secondo Il Giornale, a questo referendum avrebbe partecipato l'83% degli aventi diritto e il 68% dei votanti si sarebbe espresso a favore dell'accordo. Secondo il quotidiano, nonostante ciò, i militanti della Fiom, definiti «pirati», avrebbero bloccato i cantieri del Gruppo, mettendo a rischio il futuro dell'impresa. Un falso clamoroso, come ha dichiarato il segretario generale della Fiom-Cgil, Gianni Rinaldini, «un insieme di bugie prive di qualsiasi fondamento che testimoniano della mancanza di rispetto che Il Giornale ha per i propri lettori e del livore che gli ispiratori di un simile fantasioso pseudo reportage hanno non solo nei confronti della Fiom, ma di tutte le lavoratrici e di tutti i lavoratori».

Intervista a Massimo Calearo

Questa Fiat piace anche ai piccoli e medi industriali del Lombardo-Veneto

Vista da Nord l'operazione Marchionne apre nuove strade all'export, soprattutto verso i Paesi dell'Est europeo

BIANCA DI GIOVANNI

ROMA
bdigiovanni@unita.it

Lo shopping in Usa e (forse) in Germania mette pace tra Fiat e i «piccoli» del Nord Est. «Da noi sono alpini: amano l'inno di Mameli (anche quelli della Lega), e la voglia di fare. In Veneto si dice «tasi e tira», cioè taci e spingi, pedala. Per questo piace Marchionne, che ha portato il tricolore in America e oggi apre la strada verso la Mitteleuropa e l'est europeo». Massimo Calearo, imprenditore e deputato del Pd, non ha

dubbi: stavolta nessun conflitto tra piccoli e grandi. Anzi, il contrario.

Eppure quando il governo varò la rottamazione nel nord-est storsero il naso e se la presero proprio con Torino

«Infatti, perché la Fiat è sempre stata vista come l'azienda sovvenzionata da aiuti pubblici. Un fatto che fa arrabbiare molto i piccoli e medi imprenditori. Ma stavolta emerge l'altro volto, quello dell'impresa capace di conquistare nuovi mercati, del manager senza giacca e cravatta ma col maglione (gli imprenditori veneti portano tutti il maglione), che non fa mostra di sé, di poche parole e molti fatti. È l'antitesi del manager alla

francese».

Immagine a parte, cosa cambia per i piccoli del nord est?

«Per loro è una grande occasione. Il nord-est è già nel villaggio globale. Si pensi che Vicenza da sola esporta più del Portogallo, e insieme a Treviso più dell'Argentina. Se la Fiat apre nuovi canali, per tutta la filiera si creeranno nuovi mercati. Prenda il mio caso. io produco antenne per auto: esporto il 90% della produzione. Tra i miei clienti per ora Opel non c'è, ma potrebbe esserci. Per di più l'orientamento dell'export del nord-est è proprio verso l'est Europa. Se ci sarà una testa di ponte in Germania, tutto sarà più semplice».

Non si teme un colosso, snaturato anche nella sua identità nazionale?

«No, il nord-est vive già di internazionalizzazione. È poi nell'operazione c'è qualcosa di nazionalistico. un italiano che conquista Detroit non è poco».

Nessun timore neanche sui posti di lavoro a rischio?

«Timore anacronistico. L'occupazione non dipende dagli accordi, ma dai modelli che si riescono a produrre. Per questo il piano Marchionne è una grande chance per tutti: anche per l'Alfa Romeo e anche per Pomigliano. Se va bene, ce ne sarà per tutti». ♦

Intervista a Francesco Boccia

La grande scommessa è guardare al mondo partendo dal Mezzogiorno

Visto da Sud nel piano di Torino il rischio Termini Imerese e Pomigliano. Se sarà risolto l'Italia avrà un nuovo Olivetti

B. DI G.

ROMA
bdigiovanni@unita.it

Se Marchionne sarà in grado di internazionalizzare e contemporaneamente dare nuova efficienza anche agli impianti di Termini Imerese e Pomigliano, allora sarà davvero il nuovo Adriano Olivetti. Perché significherebbe che in Italia è possibile fare una nuova politica industriale e economica». Altrimenti? «Altrimenti sarà solo uno dei tanti bravi manager». Francesco Boccia, giovane deputato Pd e economista

«meridionale» ha incontrato più volte il numero uno Fiat.

Impressione?

Ottima. L'ho incontrato più volte quando ero a Palazzo Chigi con Prodi. Il governo allora dette molti aiuti, in cambio dell'impegno a riconvertire i due impianti di Pomigliano e Termini Imerese. I soldi pubblici sono arrivati e, non dimentichiamolo, arrivano ancora oggi, con «fiumi» di casse integrazioni. Ma la riconversione non si è vista, per via di ritardi dovuti a mutate condizioni di mercato (dicono loro). Oggi la domanda sorge spontanea: cosa succederà di quei due stabilimenti?

E Melfi?

Melfi, invece, che è tecnologicamente all'avanguardia, non ha nulla da temere: la creazione di un grande gruppo porterà sicuramente più sviluppo. Lì c'è la speranza di stare in un gruppo potenzialmente più solido.

L'operazione quindi la convince a metà?

Per carità, mi convince in pieno: ci sono fasi storiche in cui alcune operazioni non possono non essere considerate positive. È chiaro che questa è una grande operazione di mercato. Stiamo parlando di un gruppo che sverterà ai vertici mondiali. Ce ne fossero dieci come Marchionne, avremmo un sistema industriale molto più internazionale.

È un percorso quasi obbligato a questo punto per Fiat

Marchionne è stato bravissimo a vendere per oro l'argento. E lo ha fatto grazie al suo lavoro di questi anni. Però non possiamo ignorare i limiti. Il primo è che il gruppo ha ancora i piedi di argilla, cioè è indebitato con le banche. E c'è il rischio per l'occupazione a Termini Imerese e Pomigliano. Se Marchionne ne uscirà con il gruppo internazionalizzato e anche rinnovato in quei due impianti, allora avrà fatto un capolavoro. ♦