«Non possiamo sfogliare margherite, nel giro di pochi mesi dobbiamo attuare la riforma delle pensioni altrimenti nel giro di pochi mesi scatterà la sanzione dell'Unione europea, una sanzione che non ci possiamo assolutamente permettere». Lo ha detto il giuslavorista e parlamentare del Pd, Pietro Ichino, a margine di una conferenza sul Welfare,

Porsche dice no alla fusione con Volkswagen

L'attesa unione fra la Porsche e la Volkswagen (Vw) non si farà, almeno non alle condizioni dettate dal gruppo di Wolfsburg: la casa di Stoccarda ha bocciato il piano di fusione proposto dai vertici della Vw, mettendo così in pericolo anche un possibile investimento da parte dell'Emirato del Qatar in quello che sarebbe stato un nuovo colosso dell'auto a livello mondiale. La lotta di potere fra le due società è arrivata dunque al culmine. E per la Porsche, che ha accumulato debiti per nove miliardi di euro proprio nel tentativo di scalare la Volkwagen, il futuro si presenta sempre più difficile. Il piano di fusione messo a punto da Vw, che era stato anticipato sabato scorso dal settimanale Der Spiegel, avrebbe dato una partecipazione iniziale del 49,9% nella casa di Stoccarda alla Volkwagen, che aveva chiesto una risposta entro ieri. La risposta è arrivata.❖

Luca Vecchio, Ugl: non si sposta nulla

«La Fiat deve rimanere a Termini senza se e senza ma». Lo dice Luca Vecchio, segretario regionale Ugl Metalmeccanici in Sicilia, il quale ricorda che «per decenni la regione è stata vittima di politiche industriali del mordi e fuggi».

Termini Imerese: bloccati i binari

Fiat auto in Italia

Stabilimenti	Modelli prodotti	Dipendenti
MIRAFIORI (Torino)	Fiat Punto, Fiat Idea, Fiat Multipla, Alfa Romeo MiTo, Lancia Musa e Thesis	10.700
SEVEL VAL DI SANGRO (Chieti)	Fiat Nuovo Ducato e versioni Psa	5.900
MELFI (Potenza)	Fiat Grande Punto	5.200
POMIGLIANO (Napoli)	Alfa 147, Alfa Gt, Alfa Romeo 159, Alfa R. Sportwagon, Fiat Bravo	5.000
CASSINO - Piedimonte S. Germano (Frosinone)	Fiat Croma Fiat Bravo Lancia Delta	4.000
TERMINI IMERESE (Palermo)	Lancia Ypsilon	1.400

P&G Infograph

Fine della grande illusione Anche Marchionne taglia

Il dinamismo e i successi internazionali avrebbero dovuto proteggere la Fiat "italiana" Poi la dura realtà: ciò che fa bene al Lingotto, non è detto che faccia sempre bene all'Italia

Analisi

ORESTE PIVETTA
MILANO

Solo cinque anni fa la Fiat era data per morta. Poi sono arrivati Montezemolo e Marchionne e la sensazione è stata che i destini della prima industria italiana si fossero volti al bello progressivo.

L'ultima crisi mondiale ha messo in ginocchio giganti come la General Motors mentre ha suggerito alla Fiat strategie all'offensiva. Nessuno si sarebbe aspettato che Marchionne si mettesse in gara per conquistare la Chrysler e cercasse di doppiare in terra tedesca il successo americano con la Opel.

Marchionne aveva anticipato la strategia prima che la crisi si mostrasse tanto drammatica: aveva detto che nel mondo dell'auto si dava spazio d'esistenza solo a quei pochi, che fossero in grado di raggiungere la massa critica di sei milioni d'auto prodotte. Marchionne sosteneva che per vivere anche la Fiat si sarebbe dovuta sedere al tavolo dei grandi giocatori. Francamente non si capiva allora la ragione di quel numero. Certo si capì, appena dopo, in piena crisi, la necessità dei grandi numeri per razionalizzare la produzione, ridurre i costi, investire di più nella ricerca, produrre meglio (e motori meno esosi e meno inquinanti). Razionalizzazione è una bellissima parola, alla quale non si direbbe mai di no. Ma è una parola che presenta anche i suoi conti negativi, perché in un sistema economico e produttivo come il nostro razionalizzare significa sempre tagliare. Le prime cose che si tagliano sono i posti di lavoro, i rami secchi, le officine.

La crisi
Mercati fermi, fabbriche sotto utilizzate e una strategia a metà

Marchionne è riuscito a salire il primo scalino, grazie all'aiuto del presidente Obama e all'efficacia dei suoi piani e del suo stile americano (è stato definito il manager più americano che sia mai passato in Italia), per giunta senza tirar fuori un euro: un milione e mezzo d'auto (Chrysler, Dodge e Jeep) che si aggiungono ai due milioni della Fiat (Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Maserati, Ferrari). Con tre milioni e mezzo d'auto (ipotetiche: dipende dalla domanda) siamo ben lontani dai sei milioni inseguiti da Marchionne. Ci sarebbe voluta la Opel, ma i tedeschi hanno preferito Magna. Marchionne è a metà o a due terzi del cammino. La sua impresa è per ora un'incompiuta e la grande Fiat non è ancora nata, anche se l'opzione Opel non è del tutto svanita e comunque l'amministratore delegato del Lingotto sta valutando altre strade: Suzuki, Bmw, Peugeot. Intanto deve aggiustare la Chrysler, mentre svaniscono le possibili sinergie con Opel (che avrebbe potuto prestare modelli efficaci alla causa americana). Nell'incertezza non guadagna l'Italia: Marchionne non può scontentare Obama (che ha pagato tanto per salvare il lavoro americano) e si ritrova cinque stabilimenti tra Mirafiori e Termini Imerese, Pomigliano, Melfi e Cassino che potrebbero produrre un milione di vetture e che l'anno scorso ne hanno fabbricate solo seicentomila, mentre il mercato italiano continua a segnare "meno".

Tra gennaio e maggio, ricordava lo stesso Marchionne, mentre la domanda è scesa del 14,7 per cento, il gruppo è riuscito a limitare il calo dell'11 per cento e ad aumentare la quota di penetrazione al 33,3 per cento, un punto e mezzo in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Un miracolo: andare avanti mentre si retrocede.

Di questo passo che prospettive esistono per Termini Imerese (Lancia Ypsilon), ma anche per Pomigliano (Alfa e Fiat Bravo) o per Cassino (Croma, Bravo, lancia Delta) e persino per Mirafiori (Punto, Idea, Multipla, Lancia Musa e Thesis, Alfa MiTo). Lo stabilimento più aggiornato è quello di Melfi (Punto). Per Mirafiori è anche una questione di storia e di cuore. La fabbrica che lavora di più sta in Polonia, a Tichy (Panda e Cinquecento). Per quelle italiane occorrerebbero nuovi modelli e grande rilancio dei redditi. I nuovi modelli (Ypsilon e Alfa Milano) si vedranno tra anni.

Ci siamo illusi che Marchionne, conquistando l'America e magari la Germania, potesse salvare l'Italia. E qualcosa del genere aveva lasciato lui stesso intendere. Non sarà così. Altrove pagano i governi. In Italia si somministrano pillole d'ottimismo.

Ha ragione Epifani a sostenere che prima di chiudere si dovrebbe ricorrere alla cassa integrazione in attesa della ripresa «che dovrà arrivare». Marchionne però ha già chiuso: i trattori della Cnh di Imola, cioè cinquecento lavoratori.

Ha ragione anche Rinaldini a dire no alla semichiusura di Termini Imerese. Al sindacato resta una sola possibilità: lottare e trattare.❖