

Reazioni

Luigi Angeletti

«Il nostro Paese per la Fiat rimane uno dei migliori mercati europei. Senza l'Italia, non vedo dove la Fiat possa costruire le auto da vendere in Europa»


Federica Guidi

«Il problema, da tempo, è la perdita di competitività - dice la leader dei giovani industriali - Servono regole flessibili per intercettare il nuovo modo di competere»


A. Bombassei

«Marchionne non vuole lasciare l'Italia. Mi sembra voglia continuare ad investire per tornare ai livelli di competitività di una volta. Qualcosa nel Paese va modificato»

I licenziati a Melfi

«Noi il problema? Pronti a farci da parte»

Se «la causa dei problemi dell'industria italiana siamo noi tre, allora ci facciamo da parte, ma ad una condizione: da domani, Marchionne non metta più gli operai in cassa integrazione, aumenti gli stipendi, presenti un progetto Italia che sia serio e non investa più all'estero». Lo ha detto Giovanni Barozzino - uno dei tre operai licenziati e reintegrati della Fiat di Melfi. «In realtà si dimentica che da 15 anni tutti gli operai vivono in una situazione di incertezza. Marchionne venga a Melfi a vedere qual è la reale situazione dello stabilimento».

PARTNERSHIP CINESE

Il colosso indiano Tata Motors sta negoziando per i suoi brand Jaguar e Land Rover un accordo di partenariato in Cina dove i due marchi sono «meno forti di quanto dovrebbero».

Intervista a Giuseppe Berta

«Manca la politica così la Fiat decide quello che vuole»

«Il rapporto dell'azienda con l'Italia è declinato al passato. Se l'ad del Lingotto è un manager globale, deve rendere conto al mercato globale»

ORESTE PIVETTA

MILANO

Sarebbe possibile una svolta in Italia senza la politica, quando manca una forte leadership politica, quando manca un progetto politico per l'Italia?». Si torna alla questione di sempre: a un governo che non spende, a un governo che non sa immaginare e difendere strategie, a un governo che non è interlocutore. Giuseppe Berta, storico dell'economia alla Bocconi, grande studioso dell'industria automobilistica (cominciando dalla Fiat), legge in questo modo l'esternazione di Marchionne, l'altra sera in televisione, respingendo la sorpresa «perché aveva già detto tutto, in modo forse più sommesso, ad agosto, al meeting di Cl». «D'altra parte - si chiede con un interrogativo retorico Berta - abbiamo mai ascoltato un ministro autorevole parlare di auto? Tremonti ha mai pronunciato la parola auto?». Come Sacconi, ministro del lavoro, non ha mai pronunciato la parola «lavoratori». Marchionne sì: di auto ha parlato, anche di lavoratori, ma preferisce dire «collaboratori», avvertendo in sé l'impronta del metalmeccanico.

Professor Berta, nulla di nuovo dal teatrino di Fazio?

«Nulla di particolare. Solo che le parole di Marchionne, ascoltate anche a Rimini, ripetute in tv, accrescono le preoccupazioni per le sorti economiche di questo paese. Marchionne dice quello che sapevamo: siamo ad una stretta. D'altra parte non so ancora quale senso, a questo punto della storia, abbia parlare di Fiat, in cammino da tempo verso un riassetto complessivo. Intanto si dovrebbe pensare che la Fiat che produce auto

non esiste più e che al suo posto opera Fiat Chrysler, che ha una testa e referenti negli Stati Uniti. Per il resto, si vedrà quali trattative prenderanno corpo, in che modo, dove e quando il gruppo si ricomporrà. Sono i risultati della globalizzazione e della necessità per la Fiat di presentarsi e organizzarsi come una impresa globale. Per sopravvivere e magari prosperare».

Si. Però è stato Marchionne a lanciare il progetto Fabbrica Italia. Ed è lo stesso manager, Sergio Marchionne, a rivelarci che «se lasciasse l'Italia, la Fiat farebbe meglio». Siamo alla resa, alla sconfessione prima di cominciare e alla miseria dei dieci minuti di «pausa» in meno?

«Non siamo alla resa. Marchionne aveva altre volte ricordato che nessuno degli stabilimenti italiani è in attivo. D'altra parte come si giustificano cinque stabilimenti per produrre seicentomila macchine?».

La replica di Rimini

Marchionne da Fazio

ha replicato quanto detto

al Meeting di Cl. Ha

ribadito che siamo

arrivati ad una stretta

Stabilimenti sui quali le ore di cassa integrazione fioccano a milioni...

«Ma si dovrebbe tener presente che i mercati importanti per la Fiat sono altrove: in Brasile, ad esempio, dove il volume delle vendite è cresciuto del centodieci per cento in dieci anni».

I sindacati rispondono: faccia innovazione, presenti nuovi modelli. Lui insiste sul costo del lavoro...

«Non parla tanto di costo del lavoro, quanto di flessibilità degli impianti,

condizione indispensabile se cambiano sistemi di produzione. Così non è tanto il caso di parlare solo di obsolescenza: Melfi non è obsoleto e neppure Pomigliano lo è, mentre Mirafiori di anni ne ha settanta e Termini verrà chiuso. Questo è il nodo, che non viene sciolto, mentre l'industria e Marchionne hanno fretta. E, si badi bene, non è il sindacato che deve rispondere. È il governo che dovrebbe reagire. Si è scritto che Marchionne è il manager italiano più americano: di sicuro si sente più ascoltato negli Stati Uniti, che gli hanno garantito soldi e rapidità, nei progetti, nelle intese, nelle soluzioni (e non mi pare che il sindacato usa sia remissivo o addirittura silenzioso), ponendogli in cambio qualche vincolo. Obama per affrontare la crisi dell'auto ha messo in campo la sua task force».

Ma perché il braccio di ferro su Pomigliano, salvo farci sapere poi che la Fiat starebbe meglio senza l'Italia?

«Perché sperava che il governo italiano mettesse in campo la sua task force».

Gli incentivi

Premiano i costruttori

e valgono una tantum

Più efficace la politica

per l'auto di Sarkozy:

ha investito 8 miliardi

Si obietta: quanti soldi ha ricevuto la Fiat dall'Italia...

«Il rapporto Fiat-Italia è tutto declinato al passato. Siamo immersi in contesti diversi. Se si vuole la Fiat come produttore globale, non si capisce perché un'impresa globale dovrebbe rivolgere la sua attenzione in particolare all'Italia. Per i soldi del passato? Marchionne, adesso, deve rendere conto al mondo».

Ma dei nostri incentivi governativi per la rottamazione ha approfittato anche la Fiat...

«Gli incentivi premiano tutti i costruttori e valgono una tantum. Poi si paga il rinculo. Per il resto, rimanendo in Europa, ricordiamo che il vicino Sarkozy, criticabile per infinite ragioni, ha investito otto miliardi di euro per l'auto. Poi ha potuto chiedere all'industria francese di non delocalizzare, suscitando peraltro aspre polemiche».

Per non citare la Germania, che ormai fa da modello per tutti. Conclusione?

«Gli altri si fanno avanti, mobilitando risorse e soprattutto mettendo in campo forza politica. Noi ci presenteremo ad appuntamenti decisivi disarmati».