



è molto chiaro: «Come si fa a parlare di coesione sociale quando si cancellano i contratti nazionali? Come si fa a parlare di crescita quando si aumenta la cassa integrazione, si chiudono fabbriche e non si danno informazioni sul piano industriale?».

Ieri i neo ministri Passera e Fornero hanno per la prima volta parlato, sebbene molto stringatamente, delle vicende legate al Lingotto. Il titolare dello Sviluppo economico si è limitato a parlare del tavolo per Termini Imerese che oggi pomeriggio presiederà: «Ce ne stiamo occupando. Stiamo seguendo il tema che è molto importante», ha commentato. «No comment», invece sulla decisione del Lingotto di disdire tutti gli accordi sindacali. Sullo stesso tema un po' più loquace, ma sempre abbottonatissima, è stata il neo ministro del Welfare: «Non posso parlare perché è una questione delicata e quindi va trattata con la delicatezza del caso». Per quanto riguarda le preoccupazioni dei sindacati, Fornero ha ribadito: «Tutti siamo preoccupati, ma l'argomento richiede grande sensibilità e attenzione a parole».

Come richiesto da Fim, Uilm e Ugl alla Fiat, la convocazione per costruire un contratto di gruppo vedrà comunque la Fiom al tavolo. «Noi non ne abbiamo mai abbandonato uno, è una leggenda metropolitana», sottolinea Giorgio Airaudò

«NON CAMBIA NULLA»

In serata è poi arrivata una nota Fiat firmata direttamente da Sergio Marchionne. L'amministratore delegato del Lingotto spiega che la disdetta delle intese «ha un aspetto esclusivamente tecnico» e che «fa seguito alla nostra decisione di uscire dal sistema confindustriale». «Nelle settimane scorse ho pubblicamente confermato che tutti gli stabilimenti dell'auto in Italia, ad eccezione di Termini Imerese, avranno una precisa missione con nuovi prodotti e che, non avendo ridotto la nostra forza lavoro nel momento peggiore della crisi, non intendiamo farlo ora che stiamo lavorando alla realizzazione delle condizioni per crescere nel futuro». Marchionne ribadisce che l'obiettivo di Fiat è quello di «allineare il sistema produttivo italiano agli standard richiesti dalla concorrenza internazionale e di dotarlo degli strumenti per competere con i migliori». «È necessario mettere da parte anni di contrattazione aziendale obsoleta», conclude, sottolineando la volontà «di definire al più presto con le organizzazioni sindacali accordi più moderni». Su questo punto, Susanna Camusso «sfida» Marchionne: «L'obiettivo è migliorare gli accordi. Io sono per sfidarlo ad andare a vedere». ♦

Fiat-Chrysler, così finisce la grande industria italiana

Per lo storico Berta, docente alla Bocconi, la scelta americana di Marchionne è la strada obbligata della salvezza. Ma l'Italia perde il radicamento e la cultura di un modello industriale di successo

Scenari

RINALDO GIANOLA

MILANO
rgianola@unita.it

Alla fine il lettore si chiede: «Allora ci siamo giocati pure la Fiat?». Giuseppe Berta, storico e docente all'Università Bocconi, ha appena pubblicato un saggio che offre considerazioni assai tristi per tutti coloro che ancora pensano all'Italia come a un Paese industriale e secondo polo manifatturiero d'Europa, che ancora si illudono di rinnovare una lunga e burrascosa storia di successi e fallimenti di imprese e fabbriche che hanno coinvolto milioni di lavoratori, hanno formato le nostre città, hanno influenzato la cultura, la politica, la vita collettiva.

«Fiat-Chrysler e la deriva dell'Italia industriale», questo è il titolo del lavoro di Berta, testimonia le motivazioni per cui la Fiat, dopo un secolo, divorzia dall'Italia e stringe un matrimonio americano tutto d'interesse, forse in prospettiva conveniente, certo utile oggi alla sopravvivenza del gruppo torinese. La scelta della Fiat - stretta tra i limiti, i problemi e i condizionamenti della società italiana e la competizione crudele indotta dalla globalizzazione - appare obbligata perché non ci sono altre opzioni nazionali o europee.

Sergio Marchionne ha cercato di sfruttare la grande crisi del capitalismo mondiale di questi anni per dare una nuova missione alla Fiat in un'alleanza con la più piccola delle grandi case automobilistiche di Detroit, utilizzando i finanziamenti di Obama, la disponibilità dei sindacati americani a ogni sacrificio pur di salvare occupati e pensioni, e proponendosi alla fine come il salvatore. Ma questa visione, che solo il tempo dirà se sarà vincente, ha spostato l'interesse della Fiat da Torino a Detroit e dopo un anno e mezzo dalla presentazione di «Fabbrica Italia» l'am-

Il libro

L'America e la deriva dell'Italia industriale



Edito da Il Mulino, 140 pagine, 14 euro

Giuseppe Berta insegna storia contemporanea alla Bocconi, è stato direttore all'Archivio Storico della Fiat. Tra i suoi libri più importanti «Mirafiori» e «L'Italia delle fabbriche».

LA PROTESTA

Aziende ferroviarie Venerdì sciopero unitario a Roma

Fim, Fiom, Uilm si ritroveranno in piazza unite venerdì a Roma per lo sciopero nazionale di otto ore dei lavoratori del trasporto ferroviario. I sindacati lamentano il fatto che «a livello europeo e mondiale tutti i grandi produttori hanno avuto il sostegno dei loro Stati. In Italia nonostante l'allarme lanciato oramai due anni e mezzo fa di una imminente crisi del settore nulla è stato fatto. Il più grande gruppo nazionale, AnsaldoBreda, è schiacciato da un pesante indebitamento dovuto alle scelte scellerate messe in pratica negli anni Novanta, quando si paventava una divisione dell'azienda da Finmeccanica. Da allora si susseguono piani industriali inapplicati e continue riduzioni di personale». Firema è da oltre un anno in legge Marzano. La lista delle aziende in questa situazione purtroppo è lunghissima: Fervet già fallita, Ferro Sud, Keller, Rsi, Officine Salento, a cui vanno poi aggiunte tutte le aziende straniere che lavorano nel settore e quelle dell'indotto». ♦

ministratore delegato del gruppo alterna ancora strappi e provocazioni come quelle di questi giorni, negando ai sindacati, alle istituzioni, al governo, persino alla Consob i dettagli di investimenti e progetti promessi che non si concretizzano.

Berta, però, offre uno schema interpretativo più ampio e profondo delle scelte odierne della Fiat. Inquadra il trasloco del Lingotto in un processo quasi ventennale di decadenza della grande industria italiana. L'inizio di questa fase calante, dopo i clamorosi successi realizzati nella seconda metà degli anni Ottanta dalle nostre imprese, coincide con Tangentopoli e la fine della Prima Repubblica, con lo spostamento definitivo del baricentro del sistema imprenditoriale «in direzione delle imprese minori e dei distretti industriali». Ma questo ripie-

Detroit

Il Lingotto negli Usa cerca la possibilità di sopravvivere

Anni Novanta

Tangentopoli coincide con la caduta della grande impresa

gamento non avviene per la prevalenza di forze sovranaturali che si accaniscono sulla struttura industriale, ma per le responsabilità di un capitalismo predatore e di scarsa lungimiranza.

A proposito della triste fine dell'Olivetti, Berta scrive che «a posteriori la condotta di De Benedetti risulta quella di un raider, alla ricerca continua di occasioni di breve periodo, perseguite attraverso l'uso più spregiudicato della leva finanziaria, favorita dall'eccezionale congiuntura di Borsa». La Pirelli fallì drammaticamente il tentativo di espandersi sui mercati mondiali, cercando inutilmente di comprare prima la Firestone e poi la Continental. Il gruppo milanese ne uscì sfibrato e «dagli anni Novanta in poi, la Pirelli non occuperà più la posizione di rilievo che aveva detenuto negli equilibri del capitalismo italiano». La Montedison venne distrutta dal fallimento successivo di Mario Schimberni, che voleva farne una *public company* dopo le scalate alla Bi-Invest e alla Fondiaria, e di Raul Gardini che annunciava «la chimica italiana sono io!». Come sorprendersi se oggi la deriva industriale si chiude con la separazione della Fiat dall'Italia? ♦