LA STAMPA

Data 04-02-2010
Pagina 2/3
Foglio 1 / 4

"Nessun ricatto io cerco il dialogo"

Marchionne: "cassa" annunciata subito per non finire a ridosso delle elezioni

MARIO CALABRESI
TORINO

"Sono agnostico sugli incentivi: il governo faccia la sua scelta e noi la accetteremo senza drammi. Ma abbiamo bisogno di decisioni in tempi brevi e di uscire dall'incertezza, poi saremo in grado di gestire il mercato e la situazione qualunque essa sia». Senza giri di parole Sergio Marchionne parte subito dai problemi più spinosi, ci tiene a presentarsi sereno e collaborativo e riesce anche a fumare meno: «La decisione di smettere di produrre a Termini Imerese è stata presa, ma siamo pronti a fare la nostra parte, a farci carico, insieme al governo, dei costi sociali di questa scelta. Cerco il dialogo e chiedo di mettere da parte la dietrologia: nella decisione di fermare le fabbriche per due settimane non c'è nessuna provocazione e nessun ricatto».

Sulla scrivania del suo ufficio al Lingotto c'è un'immensa rassegna stampa che annuncia lo sciopero in corso e riepiloga le polemiche delle ultime settimane. L'amministratore delegato della Fiat ha voglia di spiegare e per una volta spegne tutti e cinque i suoi telefoni. Dalla busta che li contiene spunta una piccola statuetta della divinità indiana Ganesh - quella con la testa di elefante -, «Chi me l'ha regalata dice che porta fortuna e di questi tempi ogni cosa è ben accetta».

Fino all'anno scorso lei riceveva applausi da destra a sinistra, metteva d'accordo tutti e veniva definito il salvatore della Fiat e il manager dei miracoli. Oggi il clima è completamente diverso, cos'è cambiato?

«Nulla. Zero. Sono sempre lo stesso, è il mondo che è cambiato. Il mio impegno è uguale, come le mie idee, ma quando sono arrivato c'era solo la crisi della Fiat ora c'è una crisi globale. Il contesto è completamente diverso. Il mercato dell'auto in Europa scenderà quest'anno tra il 12 e il 16 per cento, che significa tra un milione e mezzo e due milioni di macchine in meno, tante quante ne vende la Fiat nel continente. Abbiamo rimesso in piedi l'azienda ma se ora non interveniamo per risolvere i problemi strutturali derivanti dalla crisi allora rischiamo di distruggere tutto e di giocarci il futuro».

Marchionne tira fuori da un cassetto un suo discorso del giugno del 2006 e comincia a leggere dei passaggi ad alta voce: «Ascolti cosa dicevo: "E' nell'interesse della società appoggiare le persone che soffrono le conseguenze delle trasformazioni causate dai movimenti dei mercati. Queste persone hanno bisogno di sostegno per permettere loro di trovare un nuovo lavoro e mantenerle integrati nella società". Oggi la penso allo stesso modo e per questo ci faremo carico dei costi sociali delle ristrutturazioni».

Mentre parla tiene una calcolatrice in mano, fa e rifà conti: «Oggi la Fiat rispetto al 2004 ha 12 mila persone in più che lavorano nel gruppo. Ma sembra che la Fiat sia diventata l'unico problema nazionale. Ci si rifiuta di guardare a ciò che sta accadendo nel mondo, di vedere il quadro della crisi globale, di riconoscere che l'industria dell'auto è costretta a ristrutturarsi in ogni Paese. Sei anni fa la General Motors era la più grande azienda automobilistica del mondo, ed è fallita, come la Chrysler, nel 2009. Ogni volta che parlo del problema dell'industria automotive in Italia devo ricominciare a spiegare da capo qual è la situazione. Certo è chiaro che non si può chiedere all'operaio di Termini di farsi carico della crisi globale, ma lo devono fare insieme governo, sindacati e Fiat».

Come procede il tavolo a Palazzo Chigi?

«Siamo gente seria e vogliamo dialogare con controparti che capiscano la realtà industriale e che gestiscano con noi questa crisi. Vedo e apprezzo gli sforzi del governo e dei sindacati e comprendo il livello di preoccupazione, per questo mi auguro di lavorare bene insieme per uscire da questa impasse».

Ma la decisione di fermare tutte le fabbriche per due settimane, a fine febbraio, è stata letta come un segnale completamente diverso, come una pressione sul governo.

«La legge prevede che la cassa integrazione sia comunicata 25 giorni prima. Se avessimo aspettato un mese in più avrebbero detto che volevamo alzare la tensione in prossimità delle elezioni. La verità è nei dati, che ci raccontano come gli ordini in Italia a gennaio siano crollati del cinquanta per cento rispetto a dicembre e sono quasi del 10 per cento più bassi di gennaio dell'anno scorso quando il mercato era in piena crisi. Con questa contrazione della domanda

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

non si poteva fare altro che fermare la produzione. Non c'è nessuna provocazione e nessun ricatto».

Vuole dirci che non ci sono legami con gli incentivi?

«No, se non che per programmare le produzione c'è bisogno di certezze. E' importante che il governo decida se ci sono le condizioni per darli nuovamente o no. E chiaro che gli incentivi sono una misura temporanea e che erano stati decisi per traghettare l'industria dell'auto fuori dalla grande crisi. Capisco che prima o poi debbano essere eliminati per tornare a un mercato normale. Protrarli troppo a lungo sarebbe un danno che pagheremmo con minori vendite nei prossimi anni. Fisiologico che si vada verso una normalizzazione del mercato, che ci permetterà di fare piani di lungo periodo non legati agli incentivi. E poi non dimentichiamo che noi abbiamo il 30 per cento del mercato, il restante 70 per cento va ai nostri concorrenti».

Da più parti si obietta che mentre programmate di chiudere uno stabilimento ricevete un aiuto dallo Stato.

«Non si possono mescolare discorsi completamente diversi, mettere insieme gli incentivi e Termini Imerese, una cosa non può essere legata all'altra: dobbiamo avere la possibilità di porre le basi per una Fiat sempre più forte».

Cosa succederà a Termini Imerese?

«La decisione di non fare più automobili a Termini Imerese dal 2011 è stata presa: non ci sono i requisiti perché possa continuare a produrre vetture. Non possiamo più permetterci di tenere aperto un impianto che da troppi anni funziona in perdita. Produrre un'auto lì costa fino a mille euro in più e più ne facciamo e più perdiamo. Non è in grado di stare in piedi. Per assurdo, per noi sarebbe più conveniente continuare a pagare tutti i dipendenti fino alla pensione tenendoli a casa. Abbiamo studiato ogni possibile soluzione di produzione alternativa, dai motori ai componenti, ma si continuerebbe a perdere».

Ma i costi sociali dello stop alla produzione sono alti e vi arrivano richiami da più parti a ripensarci.

«Non conosco filosofia industriale al mondo che giustifichi questo assunto: più produciamo più soldi perdiamo. E non è colpa dei siciliani o della qualità del lavoro ma del fatto che non esiste un indotto nell'area e i costi di logistica sono enormi. Sarebbe come se l'Ikea producesse tutti i pezzi dei suoi mobili da una parte, poi li spedisse dall'altro capo del Paese per montarli e poi li ricaricasse sulla nave per rimandarli indietro. Non ha senso».

Ma per anni ha funzionato, perché solo adesso si pone il problema?

«Quando lo stabilimento di Termini è stato costruito 40 anni fa la Fiat aveva un sostanziale monopolio sul mercato italiano, gli stranieri non potevano entrare e competere e i maggiori costi venivano scaricati sui clienti. Ricordo quando mio padre si comprò la prima Cinquecento, era l'inizio degli Anni Sessanta e io ero un bambino: si mise in fila alla concessionaria di Chieti e gli dissero di aspettare sei mesi e non riuscì nemmeno ad avere il colore che desiderava, ce la diedero bianca con i sedili neri. O prendevi quella o niente. C'era un monopolio e allora produrre a Termini o sulle Alpi non faceva differenza. Oggi il mercato è aperto, c'è la concorrenza, i margini su vetture dei segmenti piccoli sono ridicoli e le auto prodotte a Termini non sono in grado di competere».

I critici sostengono però che la fabbrica ha goduto di grandi aiuti pubblici.

«Si dice che la nostra azienda è stata tenuta in piedi con le risorse dello Stato, ma se guardo alla mia gestione non c'è paragone tra tutto quello che abbiamo messo e perso e quello che abbiamo ricevuto. Per essere completamente chiari, a Termini Imerese, dal 1969, la Fiat ha investito 552 milioni di euro, ha avuto contributi a fondo perduto per 93 milioni e ha ricevuto finanziamenti per 164 milioni, che sono stati totalmente ripagati. Come vede, niente a che fare con il miliardo di aiuti di cui si parla. E poi voglio ricordare ancora che la Fiat dal 2004 al 2009 ha investito nel mondo 25 miliardi di euro, 16 dei quali in Italia con agevolazioni statali pari al 3,8 per cento».

Allora che soluzioni sono possibili?

«Non ci possono chiedere di restare, è irresponsabile produrre in perdita, ma siamo pronti a fare la nostra parte, insieme al governo e ai sindacati, per ridurre al minimo l'impatto sociale. L'ho detto in passato e lo ripeto oggi: riconosco la differenza tra il sistema americano e quello europeo, negli Usa l'azienda che taglia non ha una responsabilità civile e collettiva, qui sì. Ma non si può puntare il dito solo verso di noi: sindacati e governo devono fare la loro parte. Deve funzionare un dialogo a tre per trovare soluzioni valide e sostenibili».

Pensa ci siano progetti validi tra quelli presentati al governo?

«I progetti presentati al governo non li conosciamo, aspettiamo di capire di cosa si tratta».

Marchionne è appena arrivato da Detroit, starà a Torino fino a domenica, poi andrà in Messico, a New York, Chicago, poi ancora Toronto, Detroit e di nuovo Torino, sempre volando di notte, dormendo in aereo. Forse per questo dicono che non ha più la testa in Italia?

«Guardi che la decisione su Termini Imerese fa parte di un progetto più ampio, che punta proprio sul rafforzamento della produzione in Italia. Togliendo il peso di quelle perdite dai nostri conti siamo pronti a rafforzare il resto della rete industriale, a partire dallo spostamento della Panda dalla Polonia a Pomigliano, che produrrà così quasi 300 mila vetture all'anno. Tornare dall'Est europeo all'Italia è qualcosa di storico, che non fa nessuno, andrebbe apprezzato».

Riconferma l'impegno della Fiat in Italia?

«Assolutamente sì: In Italia vogliamo arrivare nel 2012 a fare 900 mila auto (nel 2009 sono state 650 mila). A queste bisogna aggiungere 220 mila veicoli commerciali che saranno prodotti dalla Sevel in Abruzzo. Basta col dire che non mi interesso del nostro Paese, guardiamo alla realtà dei fatti. Guardiamo a quante aziende dell'indotto abbiamo salvato: in maniera silenziosa abbiamo evitato uno sfacelo sociale. Ora si parla di Termini ma ci si dimentica della Bertone e dei suoi 1100 dipendenti. Non è serio guardare solo una cosa e perdere di vista tutto il resto».

Anche a Torino riaffiorano preoccupazioni per un disimpegno.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

«Mirafiori continuerà ad essere il centro dell'auto, il cervello delle nostre produzioni è qui. Costruiremo i nuovi monovolume e vorremmo arrivare a produrre mille vetture al giorno».

La guida della Chrysler e la permanenza a Detroit hanno cambiato il rapporto con gli azionisti?

«No, il rapporto è perfetto: c'è una collaborazione stretta e continua, soprattutto con John Elkann, e penso siano soddisfatti di quello che la squadra sta facendo. C'è assoluto allineamento tra noi e le scelte strategiche sono tutte condivise».

Ha qualcosa da rimproverarsi?

«Forse ho cercato troppo poco i microfoni, ma ho sempre pensato che sia giusto far parlare i risultati e quelli ci sono: sarebbe osceno dimenticare tutte le cose positive che sono state fatte. Non solo nel business: si chieda ai nostri operai se è cambiata o meno la qualità della loro vita? Abbiamo lavorato tantissimo per costruire cose buone e dare alla nostra gente un ambiente più umano, capace di creare le basi di una Fiat forte».

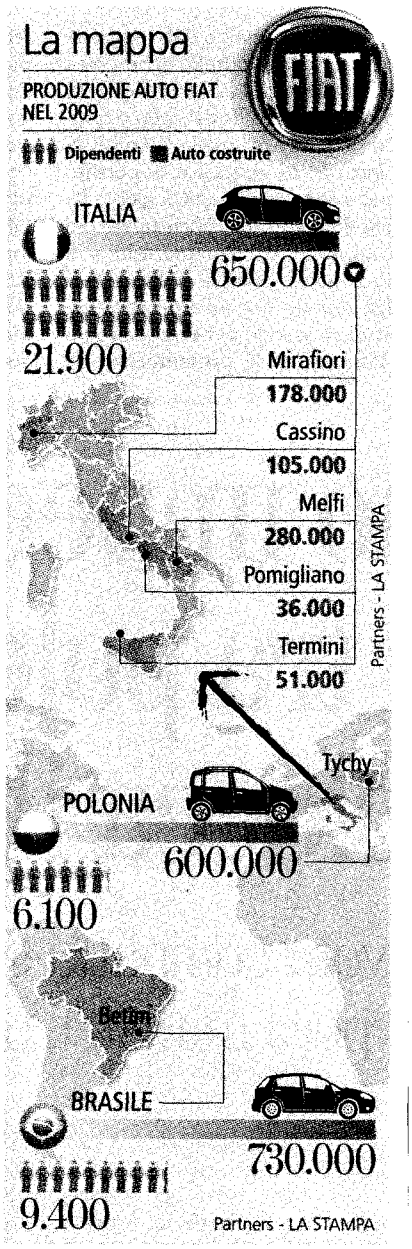
Di cosa è più soddisfatto?

«Siamo un'azienda in continuo movimento, ci espandiamo, e alla fine dell'anno la Cinquecento sbarcherà negli Stati Uniti e per me è motivo d'orgoglio. I risultati si vedranno nel lungo periodo, ma è fondamentale entrare in modo significativo in un mercato come quello americano dove non eravamo considerati all'altezza. Stiamo facendo una fatica bestiale ma oggi a Detroit veniamo trattati alla pari e sta crescendo una nuova classe dirigente italiana: ogni settimana 50 persone volano negli Usa per confrontarsi, crescere, per diventare manager di un'azienda globale».

Prima di concludere l'intervista e mettersi a lavorare sentendo un cd di Glenn Gould - «E' il più grande di tutti, insuperabile» - tira fuori dalla tasca una pennetta su cui c'è lo spot della Chrysler che verrà trasmesso negli Stati Uniti durante il Superbowl: «E' molto bello e originale, lo vedranno 90 milioni di persone e voglio che sia il segnale che anche la Chrysler è tornata».

Il rapporto con gli azionisti è perfetto. Una collaborazione continua, soprattutto con John Elkann. C'è assoluto allineamento tra noi, le scelte strategiche sono condivise

In Italia vogliamo arrivare nel 2012 a fare 900 mila auto contro le 650 mila del 2009. Basta col dire che non m'interesso del nostro Paese



Il mercato dell'auto in Europa scenderà quest'anno tra il 12 e il 16%, che significa tra un milione e mezzo e due milioni di macchine

Oggi abbiamo 12 mila persone in più che lavorano nel gruppo rispetto al 2004 Si parla di Termini ma ci si dimentica di Bertone e dei suoi 1100 dipendenti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Abbiamo rimesso in piedi la Fiat ma se ora non interveniamo per risolvere i problemi strutturali derivanti dalla crisi rischiamo di rovinare tutto e giocarci il futuro

Sono necessarie certezze
È importante che il governo ora decida se ci sono le condizioni per dare gli incentivi o no: è chiaro che sono una misura temporanea

La decisione di non fare più auto a Termini è stata presa. Non possiamo permetterci un impianto che da anni funziona in perdita Ogni auto lì ci costa mille euro in più

Il punto

Il piano per l'Italia

Il «piano per l'Italia» presentato il 22 dicembre da Marchionne vede la riorganizzazione degli stabilimenti, con stop alla produzione d'auto a Termini da fine 2011, e investimenti per 8 miliardi di euro.

La vertenza

I sindacati contestano il piano del Lingotto. Chiedono garanzie sulle strategie, in particolare sulla centralità dell'Italia, e sui livelli occupazionali. Un «no» deciso per la chiusura di Termini Imerese.

«Il cuore resta a Torino»

Il vicepresidente di Fiat Group John Elkann il 27 gennaio scorso ha assicurato che la Fiat non lascerà Torino. «È qui dove c'è il nostro cuore, è qui dove c'è la nostra testa».

L'appello del Papa

Benedetto XVI ha lanciato durante l'Angelus del 31 gennaio scorso un appello sull'occupazione, invitando imprenditori, lavoratori, governanti a fare «tutto il possibile» per salvare i posti di lavoro.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.