

COMUNICATO STAMPA

Trento, 1 giugno 2008

Fuoco di fila di domande da parte di Ferruccio De Bortoli

L'AMMINISTRATORE DELEGATO DELLA FIAT MARCHIONNE FRA SINDACATI, FINANZA E MERCATI GLOBALI

“L'Italia troppo diversificata, a Verona trovi l'accordo, a Torino no.”

“L'auto ibrida fra dieci anni, l'idrogeno fra trenta.”

E' cominciata con un vibrato intervento in sala di Sergio Casagrande della Cgil del Trentino sul precariato e gli infortuni sul lavoro l'incontro di stasera con Sergio Marchionne, classe 1952, doppia cittadinanza, italiana e canadese, amministratore delegato del gruppo Fiat dal 2004 e alla guida di Fiat auto dal 2005.

Un incontro guidato da Ferruccio De Bortoli, ed iniziato con un fuoco di fila di domande sulla crisi finanziaria e i rischi dei fondi subprimes e conclusosi con un excursus sull'auto del futuro: “L'ibrida fra dieci anni, quella ad idrogeno fra trenta, perché ci sono da superare enormi problemi infrastrutturali, anche se il problema ambientale è gravissimo, il che giustifica la ricerca che si sta facendo sull'impiego di biocarburanti.”

“La Fiat di oggi è in linea con quello che chiedeva il sindacalista – ha detto Marchionne in apertura – ma abbiamo avuto incidenti inaspettati. La maggior parte degli incidenti può essere evitata rimanendo fedeli al sistema di regole presenti all'interno dell'azienda.”

“Lei è mai stato precario?”, ha incalzato De Bortoli.

“No, ma io sono cresciuto negli Usa, lì tutti sono precari. Sono arrivato a 56 anni senza un contratto di lavoro che mi abbia protetto.”

Come sceglie una multinazionale dove investire? La democrazia conta? Per il manager Fiat sì, è una variabile da prendere in considerazione. In quanto all'Italia, la situazione è troppo diversa da regione a regione. “Sono appena stato a Pescara, dove abbiamo uno stabilimento assieme alla Peugeot, che ha lavorato per quattro mesi di fila, domeniche comprese. Siamo passati da una produzione di 4000 auto a 7000. Non è che l'Italia non sia capace di fare certe cose, ma a Termini Imerese, ad esempio, abbiamo cercato un accordo con tutti gli attori, per espandere la produzione, passando da 90.000 a 200.000 auto. Non ci siamo riusciti. Se il sistema, per ragioni di potere o conservazione dei ruoli, mette tutti gli ostacoli possibili, la multinazionale si sposta, perché il mercato non aspetta.”

Marchionne poi ha negato che la Fiat adotti standard diversi a seconda del fatto che operi nel suo paese o in realtà dove le regole sono meno rigide. "Gestire l'azienda con principi chiari in ogni paese oggi è fondamentale."

Una lunga parte della conversazione a due voci è stata dedicata ai mercati finanziari – schiacciati fra un'attività che è globale e un sistema di vigilanza locale - e al problema della crisi dei mutui subprimes. "Non vi voglio terrorizzare – ha ripetuto più volte Marchionne – ma è chiaro che ci vogliono regole chiare sui rischi che le banche possono assumersi e sulla trasparenza del loro operato." Ma interrogato sul coinvolgimento della Société Generale, massima banca francese e una delle più grandi d'Europa, nella crisi dei mutui, ha glissato: "Abbiamo ottimi rapporti, quando eravamo in difficoltà ci hanno aiutato, non voglio giudicare."

"Il problema – ha aggiunto – è che quando si manifesta una crisi finanziaria si vanno sempre a cercare i responsabili, ma nel sistema finanziario non è così facile. Chi ha creato il marchingegno dei subprimes saranno state cento persone." Di nuovo, per Marchionne, bisogna creare regole chiare sulle attività e i rischi che i gruppi finanziari possono assumersi., anche perché stiamo parlando di realtà che possono distruggere un paese.

Poi ancora questioni tecniche. I fondi sovrani (ovvero controllati dai governi e usati per investimenti all'estero)?

"Bisogna stare attenti."

"Quando i libici entrarono in Fiat..."

"Io non c'ero".

E i fondi attivisti, sempre positivi?

"No."

"I fondi di private equity?"

"Non mi sono mai piaciuti."

Sono peggio gli analisti o i giornalisti?

"Fin che lei rimane qui gli analisti."

Dopo avere spezzato una lancia in favore del Centro ricerche Fiat di Trento, Marchionne è tornato a parlare dell'Italia come di un paese con scarsa capacità di attirare investimenti.

"Ci sono troppi problemi da superare, accordi da fare. Abbiamo cercato un accordo sindacale per mesi, in Piemonte. Impossibile. Siamo venuti a Verona, abbiamo fatto l'accordo con la Provincia. Parliamo di una fabbrica che passerà da 400 a 1000 posto di lavoro. I 400 pian piano andranno in pensione. 1000 posti di lavoro nuovi creati. A Verona le cose si fanno, a Torino no. Questa è l'Italia. Una realtà molto disomogenea."

Contano le corporazioni?

"Sì."

E il sindacato?

"Il sindacato è utile, il problema è il rapporto con un'impresa che deve essere la più competitiva nel mondo, e invece deve usare strumenti antiquati, mantenere un accordo fatto nel '93, quando la realtà del mercato era completamente diversa. Io voglio bene all'Italia, ma operiamo in 190 paesi..."

Ma nel Sud, ci sono possibilità?

“In Provincia di Chieti. A Sud del Po” (Marchionne è originario di Chieti *ndr*).

Esiste una questione salariale?

“Sì. Per risolverla bisogna tagliare gli oneri sociali. E' uno scandalo la differenza fra la busta paga e quel che resta in tasca al dipendente alla fine.”

Ma non è scandalosa anche la differenza di retribuzione fra un supermanager e un suo operaio?

“La maggior parte della mia retribuzione è variabile. Se non ottengo risultati prendo zero. E posso essere mandato a casa. Io sono il più precario alla Fiat.”

Infine, anche alcune questioni un po' più “leggere”. Ad un giovane Marchionne consiglierebbe soprattutto apertura mentale, perché “quando un ingegnere esce dall'università pensa di sapere tutto, e invece non è così.” Se potesse ripartire a studiare Marchionne andrebbe in Inghilterra, “perché mi piace la pioggia”, e se dovesse invece scegliere un Paese ideale, diciamo un Eldorado degli affari, sceglierebbe a sorpresa la Russia, non la Cina, troppo ingessata dalla burocrazia. E comunque, non si dedicherebbe ad attività di tipo finanziario. L'amministratore delegato della Fiat considera indispensabile la ricerca sui biocarburanti, anche per contrastare un problema ambientale che però, avverte, è generato ancora in massima parte dall'uso del carbone. Ma l'auto ad idrogeno è lontana, bisognerà aspettare trent'anni.