

U.S. BIENNIAL CONFERENCE

New York, 9-10 dicembre 2010

RASSEGNA STAMPA

ARTICOLI (pp. 3-20)

Il Sole 24 Ore , <i>L'ultima lezione di Padoa-Schioppa: «I padri dell'euro sono contro i due euro»</i> , 21 dicembre.....	3
La Stampa , <i>Fiat-Confindustria, c'è l'intesa vantaggi</i> , di Maurizio Molinari, 11 dicembre.....	5
Corriere della Sera , <i>Marchionne: «Senza il sì degli operai, nessun investimento a Mirafiori»</i> , 10 dicembre.....	7
Corriere della Sera , <i>Patto Marchionne-Marcegaglia. Nuovo contratto, sì a Federauto</i> , di Massimo Gaggi, 11 dicembre.....	8
Il Sole 24 Ore , <i>Draghi: contro la crisi usare tutti gli strumenti</i> , di Rossella Bocciarelli, 11 dicembre.....	10
Il Sole 24 Ore , <i>Newco Mirafiori fuori da Confindustria. Marcegaglia: un contratto per l'auto. Domande e risposte</i> , di Mario Platero, 11 dicembre.....	11
La Repubblica , <i>Ultimatum di Marchionne su Mirafiori</i> , di Federico Rampini, 11 dicembre.....	13
Il Sole 24 Ore , <i>Marcegaglia ottimista sulla Fiat, oggi vede Marchionne a New York»</i> , di Mario Platero, 10 dicembre.....	14
Quotidiano.net , <i>Marchionne: «La Fiom rischia di bloccare lo sviluppo dell'Italia»</i> , 10 dicembre.....	16
Il Sole 24 Ore , <i>Voglio capire da Marchionne</i> , di Mario Platero, 8 dicembre.....	18
America 24 , <i>Marcegaglia: «soluzione possibile» su contratto auto, voglio capire esigenze Marchionne</i> , 7 dicembre.....	19
La Repubblica , <i>Il Lingotto a stelle e strisce. Diktat dei mercati a Marchionne</i> , di Federico Rampini, 6 dicembre.....	21

LANCI DI AGENZIE (pp. 21-26)

Ansa , <i>Marchionne: jv con Chrysler fuori Confindustria</i> , 10 dicembre.....	23
Apcom , <i>Eni/Poli: mai detto di voler fare marcia indietro su South Stream</i> , 10 dicembre.....	24
Bloomberg News , <i>Marchionne says Fiat, Italy Employers' Group reach deal on Mirafiori Plant</i> , di Serena Saitto, 10 dicembre.....	25
Apcom , <i>Fiat/Marcegaglia: ottimismo in vista di incontro con Marchionne</i> , 9 dicembre.....	26

TV

TGCOM , <i>Mirafiori fuori da Confindustria</i> , 10 dicembre.....	27
TG3 http://www.rai.tv/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-4abc1c25-8b23-4827-b18f-ee636990ba46-tg3.html	
LA7 http://www.youtube.com/watch?v=LgOkbKaGJck	

L'ULTIMA LEZIONE DI PADOA-SCHIOPPA: «I PADRI DELL'EURO SONO CONTRO I DUE EURO»

Il mio primo viaggio negli Stati Uniti risale a tantissimi anni fa. Non saprei dire esattamente quando. Ricordo nitidamente un episodio particolare: stavo provando a mandare un telegramma in Italia da un'agenzia della Western Union e il commesso mi chiese: «Dov'è l'Europa? È in Inghilterra?». Oggi, nel 2010, Europa e Stati Uniti, ma direi il mondo tutto, è molto più vicino di quanto lo fosse allora. Anche perché la crisi ha accorciato ancora le distanze e ha messo tutti sullo stesso piano.

Il tornado partito dagli Usa ha raggiunto l'Europa

Il 2010 è stato l'anno in cui il tornado economico partito dagli Stati Uniti ha raggiunto l'Europa. Un tornado che - non servono grandi doti profetiche per prevederlo - si sposterà dalla finanza all'economia, poi si estenderà all'ambito "sociale" e infine a quello "politico". Il percorso è già partito e ben visibile. Come spesso è accaduto, il panico del mercato produce risultati sul mercato. E non solo. Perché la frenesia in atto è un processo dalle molteplici sfaccettature. Un'onda, che - appunto - dalla finanza si è allargata all'economia, alla società, alla politica.

Stati Uniti ed Europa si ritrovano oggi più vicine che mai

Avvolte da questo clima perturbato, dunque, Stati Uniti ed Europa si ritrovano oggi più vicine che mai. Pur tra differenza di lungo corso. L'Europa non ha mai dovuto fare i conti con bolle immobiliari comparabili a quella americana, ma l'economia del nostro continente è tuttavia gravemente penalizzata dai difetti di progettazione della moneta unica. Uno fra tutti, il più importante: il principio fondamentale dell'imposizione di sanzioni finanziarie effettive è assente e non esiste nessun meccanismo per gestire realmente l'unione monetaria. Per questo, abbiamo verificato - e sofferto - il fatto che il mercato europeo sia stato danneggiato dall'incapacità di differenziare i tassi di interesse sui titoli di stato dei vari paesi. Da questo punto di vista, il 2010 è stato davvero quello della "resa dei conti".

Non esiste la possibilità che nascano due zone euro

Il tracollo della fiducia dei mercati è stato tale da spingere qualcuno a ipotizzare uno scenario apparentemente impensabile solo qualche tempo fa. Formuliamolo così: esiste la possibilità concreta che nascano due zone euro, con l'Irlanda membro onorario dei paesi del Sud Europa, Portogallo, Spagna, Grecia, forse Italia? La risposta è no. Eppure la domanda si è posta e si pone ancora, non solo da parte di accademici o commentatori.

La risposta deve partire dal tipo di reazione che, in questo anno difficile, è stata messa in atto. Se si confronta il tempo impiegato dagli americani per mettere insieme il programma Tarp volto a soccorrere il sistema finanziario con la velocità con cui gli europei si sono accordati per il salvataggio delle diverse aree di crisi, l'euro è stato più rapido e meno complicato. È un dato di fatto, e va tenuto presente. Certo, il mercato può attaccare l'euro, ma in definitiva cederà prima il mercato delle autorità, e questo è un segnale positivo. Tutto questo mi porta a concludere che, malgrado in Europa lo scenario sia in apparenza fatto di soluzioni alla bell'e meglio, se io fossi un investitore, oggi comprerei titoli di stato greci.

Occorre mettere un tetto alle componenti speculative del mercato

L'ultima domanda a cui siamo tenuti a rispondere alla fine di questo 2010 è la seguente: è giunto il momento di ridimensionare la finanza? La riflessione è obbligata. E la mia risposta è la seguente: occorre mettere un tetto alle componenti commerciali e speculative del mercato. E ricordare ai presenti che la classica risposta di mercato a questo genere di distorsioni è la tassazione.

Questo articolo è la sintesi dello speech tenuto da Tommaso Padoa-Schioppa alla Conferenza biennale di New York del Consiglio Italia-Usa. Padoa-Schioppa ha introdotto i lavori sui deficit di bilancio a cui hanno partecipato anche il governatore della Banca d'Italia Mario Draghi e l'amministratore delegato della Fiat Sergio Marchionne. (Traduzione di Fabio Galimberti)

FIAT-CONFINDUSTRIA, C'È L'INTESA

Mirafiori e Pomigliano resteranno fuori da Federmeccanica fino al nuovo contratto per l'auto

Accordo fatto fra Fiat e Confindustria. Al termine di due incontri al Warwick Hotel di Midtown Sergio Marchionne e Emma Marcegaglia trovano un terreno comune sulla nascita «fuori da Confindustria» della joint venture Fiat-Chrysler che produrrà Chrysler negli impianti di Mirafiori nello scenario di un «rientro in Confindustria» quando la nascita «Federauto» avrà adattato regole e contratti alle esigenze del mercato globale.

Sorseggiando caffè con latte in un angolo della sala della colazione del Warwick Marchionne e Marcegaglia definiscono gli ultimi dettagli, facendo anche delle telefonate in Europa, e pochi minuti dopo è l'amministratore di Fiat-Chrysler a far trapelare i primi dettagli.

«La joint venture con Chrysler starà fuori da Confindustria» dice, indicando nella nascita di Federauto la «possibile strada giusta» per arrivare a un'intesa con Confindustria. L'inizio dei lavori del Consiglio per le relazioni fra Italia e Usa vede Marcegaglia e Marchionne seduti fianco a fianco nelle prime file del parterre che ascolta le analisi su amministrazione Obama e tenuta dell'economia americana. Quando tocca alla presidente di Confindustria salire sul podio, la scelta è di descrivere senza peli sulla lingua difficoltà e opportunità dell'Italia per poi dare l'annuncio che «con Marchionne abbiamo trovato l'accordo che cercavamo».

Ecco di cosa si tratta, nelle parole della stessa Marcegaglia: «Fiat farà importanti investimenti per produrre auto Chrysler in Italia negli impianti di Mirafiori e dunque ha bisogno di avere un forte controllo sulla fabbrica». Da qui la decisione di «far iniziare la joint venture Chrysler-Fiat fuori da Confindustria» per consentire alla produzione di Mirafiori di partire, con la prospettiva di «un rientro in Confindustria quando il nostro nuovo modello sarà pronto». In concreto ciò significa che a uscire (tecnicamente, trattandosi di società nuove non si iscriveranno) sarà «solo la joint venture su Mirafiori» e non «tutta la Fiat», aggiunge Marcegaglia sotto lo sguardo di Marchionne, creando una finestra di tempo che consentirà l'adattamento dei regolamenti capace di «spianare la strada a un rientro». «Ciò non significa che il contratto nazionale viene meno» aggiunge Marcegaglia.

Marchionne incassa un risultato che gli consente di guardare con fiducia in avanti: «Si può fare una joint venture per ogni nuova vettura» sottolinea facendo capire che l'accordo può diventare un precedente per il futuro. Al fine di accelerare la crescita di un gruppo automobilistico che, assicura l'amministratore delegato, «vedrà la Chrysler andare in attivo nel 2011» schiudendo la strada a un ritorno in Borsa nella seconda metà dell'anno.

La convergenza sull'«uscita temporanea di Mirafiori da Confindustria», secondo la formulazione concordata dai due leader industriali, si riflette in un'atmosfera distesa che li vede protagonisti di un vivace scambio di battute. «Se tu dovessi convincere un qualsiasi imprenditore americano a investire in Italia cosa gli diresti?» chiede Marchionne a Marcegaglia, che replica: «Gli direi che l'Italia è un grande mercato nel quale continuano a esservi molti talenti».

Marchionne rilancia: «Quali sono i tre regali che davanti all'albero chiederai a Babbo Natale per l'economia italiana?». La presidente di Confindustria sorride, ci pensa qualche minuto e scioglie la suspense del Consiglio per le relazioni Italia-Usa snocciolando tre desideri natalizi: «Primo, avere una burocrazia dimezzata rispetto all'attuale. Secondo, il 2 per cento del Pil destinato a ricerca e sviluppo nel nostro Paese. Terzo, la diminuzione della tassazione delle imprese dagli attuali livelli italiani, davvero alti, di un 20 per cento circa per scendere non alla quota irlandese ma almeno a quella tedesca».

A chiudere la giornata è Marchionne parlando di Fiat-Chrysler come di un'alleanza «proiettata verso il futuro» anche grazie allo stabilimento di Mirafiori che puntando a produrre 280 mila vetture l'anno «potrà creare posti di lavoro in Italia». A patto però che «in Italia, come già avviene in America, siano tutti a remare assieme». Il messaggio è per i sindacati: «L'intransigenza di Fiom è molto negativa, è inaccettabile che dicano che vogliamo abbassare il tenore di vita degli italiani». L'intenzione è di siglare l'accordo con i sindacati «al più presto», e se non sarà possibile Marchionne ha già pronto un «piano B»: produrre fuori dall'Italia «visto che sono molti i governi europei che sarebbero pronti a finanziare l'operazione». A dissentire con l'intesa raggiunta è l'economista Linda Lanzillotta, ex ministro del governo Prodi e deputata di Alleanza per l'Italia: con «accordi al di fuori delle regole esistenti», dice, «si compie un passo indietro» destinato a porre «rischi per l'economia e a ostacolare gli investimenti nel nostro Paese».

MARCHIONNE: «SENZA IL SÌ DEGLI OPERAI, NESSUN INVESTIMENTO A MIRAFIORI»

«Se non lo vogliono, e non credo, lo dicano».

Bonanni: «Chiarisca se vuole investire». Fim e Uilm: «Preoccupati»

Senza l'approvazione dei lavoratori, non ci sarà nessun investimento a Mirafiori. Lo ha specificato Sergio Marchionne, amministratore delegato della Fiat, a margine del consiglio per le relazioni fra Italia e Stati Uniti a New York commentando l'incontro avuto con la presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia, sulla nuova joint venture di Fiat e Chrysler per Mirafiori in attesa di un contratto specifico per il settore auto. «Se i lavoratori non volessero l'investimento, sarebbe un grandissimo peccato, anche perché ci sono tanti altri siti produttivi disponibili», ha aggiunto l'ad del Lingotto. Quanto alla notizia della raccolta di 2.500 firme a Mirafiori contro l'accordo, Marchionne ha detto di non crederci, ma «se è vero vuol dire che i lavoratori non vogliono l'investimento. Se quella è la risposta, allora c'è un problema più fondamentale».

MARCEGAGLIA - «Non c'è nessuna richiesta folle da parte di Fiat e non c'è nessuna lesione dei diritti». È l'opinione espressa dal presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia. «Confindustria, Fiat e Federmeccanica lavorano insieme da oggi per fare un contratto dell'auto. E non appena ci sarà, che rispecchierà le esigenze del Lingotto, Fiat rientrerà in Confindustria», ha aggiunto il capo del sindacato degli industriali italiani.

BONANNI - A Marchionne ha replicato dall'Italia il segretario della Cisl, Raffaele Bonanni a margine di un convegno della Cisl scuola: «Voglio sapere prima con certezza se si fa l'investimento. Fiat ce lo dica, noi l'aspettiamo. Lo schema del contratto può andare bene, a condizione che le regole siano dentro le linee guida della riforma contrattuale e nel perimetro associativo di chi l'ha partorito».

SINDACATI - I lavoratori di Mirafiori «sono molto preoccupati che l'investimento della Fiat possa saltare e chiedono che si riprenda la trattativa per raggiungere un accordo». Così i responsabili auto nazionali della Fim, Bruno Vitali, e della Uilm, Eros Panicali.

PATTO MARCHIONNE-MARCEGAGLIA. NUOVO CONTRATTO, SÌ A FEDERAUTO

La newco Fiat nasce fuori da Confindustria, poi rientrerà con la federazione

NEW YORK – L'incontro Marcegaglia-Marchionne in terra americana ha partorito un'ipotesi di accordo: Fiat resta in Confindustria, ma la «new company» Fiat-Chrysler che gestirà l'impianto di Mirafiori nascerà fuori dal perimetro della confederazione degli industriali. Potrebbe rientrarvi se arrivasse Federauto e un contratto specifico per il settore automobilistico.

Che questa sia la soluzione sulla quale si sta lavorando lo ha annunciato ieri di prima mattina, a New York, la stessa Emma Marcegaglia prima dell'inizio dei lavori del Consiglio per le relazioni Italia-Usa durante il quale Sergio Marchionne, che guida l'organizzazione assieme al banchiere americano David Helleniak, ha chiesto a bruciapelo alla presidente di Confindustria, davanti a una platea di imprenditori dei due Paesi, perché un investitore straniero dovrebbe scommettere sull'Italia..

«Perché è un grande mercato e perché è un Paese pieno di gente di talento» è stata la risposta della Marcegaglia. Che non ha convinto del tutto l'amministratore delegato di Fiat e Chrysler.

In un intervallo dei lavori, commentando le reazioni negative di alcune organizzazioni sindacali all'ipotesi di contatto separato per l'auto, Marchionne ha scosso la testa: «Tira una brutta aria. L'intransigenza che abbiamo visto andrà a bloccare lo sviluppo del Paese». E poi, dopo aver ribadito che senza accordo non ci saranno investimenti a Mirafiori e la produzione andrà altrove, a chi gli chiedeva della Fiom, ha risposto che «fanno dichiarazioni all'impazzata, hanno un punto di vista che non condivido minimamente, zero».

Il contratto dell'auto, ha spiegato ancora Marchionne, è la cosa di cui abbiamo bisogno per andare avanti: la Fiat è una multinazionale che deve essere competitiva sui mercati internazionali. Ma anche l'Italia ha questo problema. E se la Marcegaglia parla di grande mercato e di talenti, Marchionne nota che ormai in giro per il mondo di mercati più grandi del nostro ce ne sono ormai parecchi, a partire dall'America: 320 milioni di abitanti e talenti in quantità. «Dobbiamo aprire questo nostro Paese», ha aggiunto il capo del Lingotto, «farlo uscire dal tunnel, spingerlo a battersi sul piano internazionale. Ma al momento di mettersi in gioco, tutti si tirano indietro».

Chi? I sindacati, la Confindustria, il governo? «La Confindustria ci sta provando. Il governo deve aiutare solo quando necessario. Come ha fatto qui in America. Ha salvato, poi ha rivenduto le azioni Gin e si è tirato indietro. Spero anch'io di rimborsare il Tesoro l'anno prossimo.

I sindacati frenano. Si è parlato molto ma la cosa più offensiva che ho sentito è che stiamo impattando sui diritti dei nostri lavoratori. E gente della Fiat, non vogliamo certo ridurre la qualità della loro vita».

Marchionne è un fiume in piena: «Ieri sera», racconta, «un commensale mi ha detto: lei non lascerà mai l'Italia, dovete troppo al Paese. Sono discorsi che non riesco a capire». Quando qualcuno accenna alle politiche che in passato sono state fatte a favore della Fiat l'amministratore delegato replica chiedendo se i suoi interlocutori sanno quanto sono vaste le concessioni fatte negli anni dal governo tedesco alla Volkswagen.

Ma la «newco» per Mirafiori è un caso isolato o sarà riproducibile? «E chi può dirlo oggi?» replica Marchionne con un mezzo sorriso. «La realtà del mercato corre veloce, le esigenze cambiano con ogni nuova vettura. E ogni nuovo modello può richiedere una “newco”».

È tempo di riprendere i lavori del convegno e dopo i «panel» sull'impatto delle elezioni di «mid term» sulla politica Usa e quello sulla crisi dei debiti sovrani e del debito pubblico americano in particolare (con interventi, tra gli altri, di Tommaso Padoa-Schioppa, Gianni Riotta e dell'ex ambasciatore Usa Ronald Spogli), tocca proprio a Marchionne salire sul palco per raccontare la sua esperienza: la missione difficile ed esaltante di «unire due società, due mondi, due culture aziendali» usando il collante della «sfida comunque che unisce Fiat e Chrysler».

Il manager italo-canadese non ha nascosto le difficoltà dell'impresa né le incognite di una situazione economica che negli Usa e in Europa resta molto precaria. Nonostante ciò, ha descritto quello attuale delle ristrutturazioni come un momento esaltante nel quale si ha la possibilità di dimostrare lungimiranza e capacità di leadership «costruendo il futuro mattone per mattone».

Marchionne, poi, non ha rinunciato a mettere a confronto ancora una volta «il coraggio degli Usa con la riluttanza italiana» e dopo aver ribadito che chi vuole resistere sui mercati deve lavorare duro, ha chiuso con una citazione di Jean-Paul Sartre: «Solo chi non rema ha il tempo per scuotere la barca».

Ascoltate le parole di Marchionne che erano state precedute da un'esposizione della Marcegaglia sui problemi irrisolti, ma anche sulle molte opportunità offerte dall'Italia «quinta potenza manifatturiera mondiale», ed ascoltata la diagnosi (più pessimista sul nostro Paese) dell'ex ambasciatore Usa Ronald Spogli, è tempo del pranzo conclusivo. Animato, ma a porte chiuse, da un'analisi sull'evoluzione della situazione finanziaria e il perdurare di alcuni nodi di crisi da parte del governatore della Banca d'Italia Mario Draghi.

DRAGHI: CONTRO LA CRISI USARE TUTTI GLI STRUMENTI

La ripresa è tuttora diseguale fra le varie aree del mondo ed è debole nei paesi avanzati, oltre che esposta a rischi. Il Governatore della Banca d'Italia e presidente dell'Fsb, Mario Draghi, non ha mancato di far riferimento alla dinamica differenziata dello sviluppo nel mondo e anche all'interno di Eurolandia, ieri, a New York, dove ha tenuto il suo key note speech al termine della conferenza biennale del Consiglio per le relazioni fra Italia e Stati Uniti (nella quale erano intervenuti l'amministratore delegato di Fiat e Chrysler, Sergio Marchionne e la presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia). Da Draghi è stato appena sfiorato, nel suo discorso, il tasto dolente dell'andamento diseguale dell'economia nell'euro area, dove al dinamismo dell'economia tedesca fa pendant una ripresa più debole in economie che soffrono la crisi del mercato immobiliare (la Spagna) o in quelle che hanno problemi strutturali di sviluppo (l'Italia). Il cuore dello speech era infatti l'esame degli impegni sottoscritti dal G-20 per la riforma delle regole finanziarie. Del resto, come hanno scritto il direttore del Financial Times e i suoi colleghi nella loro intervista, le opinioni di Draghi contano a livello internazionale perché presiede il panel globale dei regolatori e perché è «uno dei membri più influenti del consiglio direttivo della Banca centrale europea». E quale sia lo stile del banchiere centrale europeo Draghi, fedele al suo mandato rigido di controllore dell'inflazione (a differenza della Fed, la Bce ha come finalità il controllo dei prezzi e null'altro) ma senza alcuna timidezza nella propensione a usare l'intera gamma di strumenti a disposizione della politica monetaria (comprese quelle che una volta si chiamavano le operazioni di mercato aperto) si evince chiaramente dall'intervista in video concessa a Ft. Nella quale Draghi spiega che è in corso un processo di repricing del rischio e dei tassi sui bonds, che questo processo è disordinato e sta provocando parecchi casi di overshooting, di esagerazioni sugli spreads. Per esempio, dice, i titoli di stato a due anni o con vita residua anche inferiore sono usati comunemente dalle banche come sostituto del cash: se in questo comparto la volatilità aumenta in modo abnorme, le banche s'ingegneranno a procurarsi liquidità in un altro modo e ciò potrebbe destabilizzare il mercato del credito. Inoltre, afferma ancora, il repricing dei tassi sul debito sovrano influenza il valore del collaterale che le banche offrono quando si vanno a rifinanziare presso la Bce e anche per questa via c'è un canale di trasmissione della politica monetaria che viene influenzato. Perciò, sottolinea Draghi, quando la Bce opera in questi mercati, non sta facendo finanziamento monetario del debito pubblico, ma sta semplicemente mettendo in atto la sua politica monetaria, che deve badare a tenere sotto controllo le disfunzioni temporanee e settoriali di alcuni mercati. E' d'altra parte proprio questo il motivo, conclude, per il quale questi interventi debbono per forza di cose essere temporanei.

NEWCO MIRAFIORI FUORI DA CONFINDUSTRIA. MARCEGAGLIA: UN CONTRATTO PER L'AUTO. DOMANDE E RISPOSTE.

NEW YORK - Il progetto di sviluppo di Fiat Mirafiori delineato da Sergio Marchionne uscirà da Confindustria. Le rivendicazioni dei sindacati sono state troppo rigide, per poter offrire garanzie adeguate persino nel contesto di un accordo. E dunque il nuovo piano di investimenti per un miliardo di euro nello stabilimento di Torino sarà assorbito da una Newco, una nuova società Fiat-Chrysler che non si iscriverà alla Confederazione degli Industriali e aderirà invece a una federazione auto nascente, per negoziare nuove condizioni di maggior flessibilità contrattuale.

Una volta raggiunto l'accordo, la Newco potrà rientrare in Confindustria, dove invece continuerà a restare il gruppo Fiat. Se invece non vi saranno le condizioni per chiudere – e su questo punto Marchionne non esita a indicare come principale responsabile la Fiom – l'investimento non si farà in Italia: «Abbiamo la coda, decine di paesi europei interessati a ricevere questo investimento...» ha detto Marchionne.

È questa la soluzione, epocale, trovata ieri mattina a New York dalla presidente di Confindustria Emma Marcegaglia e dall'ad di Fiat. L'accordo è epocale perché porta in avanti le promesse della Marcegaglia di introdurre quanto più possibile elementi di maggiore flessibilità negoziale al momento del rinnovo dei contratti, e di dare una mano a Fiat pur tutelando allo stesso tempo le esigenze di altre migliaia di associati italiani. Soprattutto, sottolinea Marcegaglia, l'accordo mantiene la centralità dei contratti nazionali: «Fiat chiede di avere un forte controllo, garanzie su quello che succede in fabbrica e soprattutto chiede che quell'accordo sia rispettato. Solo la Newco sarà fuori ... negozieremo già con Federmeccanica e cercheremo di arrivare in tempo (l'ipotesi è la primavera ndr.) per avere un contratto nel settore automotive che ha delle caratteristiche molto precise ... il punto centrale è che non si distrugge il contratto nazionale di lavoro, cerchiamo solo di renderlo più flessibile. A esempio nel settore dell'acciaio, che conosco bene, abbiamo già dettagli separati che riguardano il settore e dunque sono prassi già applicate, non è la fine del contratto nazionale...».

Dopo tre giorni di indiscrezioni di ogni genere, la soluzione al contenzioso che si era aperto anche fra Fiat e Confindustria al momento della rottura tra Fiat e sindacato della settimana scorsa è stata trovata rapidamente: «Ci è bastata una mezz'ora per definire l'intesa – ha detto ancora Marcegaglia – la verità è che ci sono troppe regole e burocrazie che alla fine non aiutano la crescita ed è su questo, sulla crescita che ci dobbiamo concentrare». Il tema crescita e competitività del resto ha dominato le riunioni di ieri del Council for United States and Italy che si sono tenute in mattina a New York proprio sotto la presidenza di Sergio Marchionne e di David Helleniak. Durante il dibattito sono emerse critiche per le rigidità e per la mancanza di crescita in Italia. Lo stesso Marchionne, a un certo punto del dibattito, ha chiesto alla Marcegaglia che cosa avrebbe scelto se avesse avuto una bacchetta magica per migliorare le cose: «Intanto ridurre del 50% almeno la burocrazia, poi destinare il 2% del Pil all'investimento, infine vorrei un'aliquota fiscale per le aziende, oggi del 68%, simile a quella tedesca che è a venti punti in meno».

È dunque in questo contesto difficile, in cui la concorrenza globale ci tiene il fiato sul collo, che occorre chiedersi quale sarà la reazione dei lavoratori a questo nuovo approccio deciso da Marchionne e Marcegaglia: «Penso che sarà positiva, c'è la volontà di rafforzare la produzione in Italia nel momento in cui l'economia non va bene e c'è la volontà di gestire in modo serio gli

stabilimenti senza nessuna lesione dei diritti nelle richieste fatte dalla Fiat» ha detto Marcegaglia. Marchionne ha anticipato di aver saputo di una raccolta di 2.500 firme fra i lavoratori Fiat, ma se certi atteggiamenti oltranzisti resteranno, allora «l'investimento andrà da un'altra parte» e l'indicazione dei responsabili che tengono in ostaggio non solo la Fiat ma l'intero processo di sviluppo in Italia per Marchionne è chiarissima: «Chi fa dichiarazioni all'impazzata è la Fiom. Ovviamente hanno un punto di vista che cercano di portare avanti e che io non condivido minimamente, zero. Penso che l'intransigenza che abbiamo visto fino ad ora andrà a bloccare lo sviluppo del Paese».

ULTIMATUM DI MARCHIONNE SU MIRAFIORI

NEW YORK - «Non è la fine del contratto nazionale di lavoro, la Newco Fiat sarà fuori dalla Confindustria ma vogliamo che rientri con noi al più presto possibile. Non distruggiamo un modello di relazioni industriali, vogliamo renderlo più flessibile». Emma Marcegaglia fa di tutto per addolcire il momento dello storico divorzio. Ma il confronto con Sergio Marchionne è ruvido, impossibile nascondere. Non solo è andato avanti a notte inoltrata, alla vigilia del Consiglio Italia-Usa qui a New York. Non solo i due si sono alzati molto prima dell'alba e per sei ore hanno gestito con telefonate transatlantiche la delicata comunicazione sullo strappo. Anche durante i lavori del Consiglio dentro l'hotel Warwick sulla Sesta Strada, l'amministratore delegato di Chrysler-Fiat non rinuncia alle provocazioni. Parte col guanto di velluto, poi sferra l'affondo. «Premesso che la Confindustria mi sta aiutando, e che ho promesso di non renderle la vita difficile, lei mi dica - apostrofa la Marcegaglia - una buona ragione per cui un imprenditore straniero dovrebbe investire in Italia». E dopo avere ascoltato la risposta della presidente di Confindustria («abbiamo ancora un grande mercato interno, e le risorse umane sono di qualità») Marchionne non fa nulla per nascondere la sua delusione. «Grande mercato? E allora come definire gli Stati Uniti, la Cina, l'India? E le risorse umane loro non ce le hanno?». Nel giorno dell'annuncio solenne che Fiat lascia la Confindustria e si fa un contratto da sola per il settore auto, Marchionne è scatenato nel fustigare le pesantezze del sistema Italia. «Stiamo cercando di fare qualcosa per il paese, otto miliardi di investimenti. Eppure a sentire certe parti sembra che la Fiat abbia solo dei doveri, solo dei debiti da ripagare. Qui in America il sindacato metalmeccanici, United Auto Workers, non ha il concetto dei diritti acquisiti. In quanto al governo americano, ha aiutato la General Motors e la Chrysler al momento della bancarotta, poi appena possibile si toglie dai piedi». L'uscita da Confindustria, e dal contratto nazionale dei metalmeccanici, per lui è la strada obbligata per «competere su un mercato mondiale», e l'intero sistema paese dovrebbe raccogliere lo stimolo di questa sua «spallata alle rigidità». E' durissimo con la Fiom: «Hanno un punto di vista che non condivido proprio per niente, zero. E' con quel tipo d'intransigenza che si blocca lo sviluppo del paese. Eppure a Mirafiori abbiamo fatto una proposta molto più generosa di quella che fu fatta a Detroit e accettata dal sindacato Uaw. Qui in America abbiamo tagliato i salari, in Italia no». Il modello della Newco, cioè la nuova società libera da gravami e vincoli pregressi, potrà essere moltiplicato: «Le vetture hanno un ciclo di vita. Ogni volta che ne faremo una nuova, potrebbe esserci l'opportunità di costituire una Newco. Intanto creiamo il precedente». Ma attenzione, alla Fiomea tutti coloro che in Italia gli remano contro, Marchionne lancia un avvertimento: «Se mi mettono ostacoli dappertutto, allora l'investimento saremo costretti a farlo da un'altra parte. Esiste sempre un piano B, questo è ovvio. Dove? Certo fuori dall'Italia: può essere in un altro paese europeo o in America latina, in Cina o in India». Marchionne vuole sia chiaro quali sono i condizionamenti che lui subisce a monte, dal suo azionariato. «Che l'azionista della Chrysler sia il governo americano o canadese, che sia il fondo previdenziale e sanitario del sindacato Uaw, o che io abbia a che fare con le banche per i rifinanziamenti, tutti chiedono la stessa cosa: vogliono garanzie sul loro investimento. E ai miei azionisti io devo rendere dei conti. Per troppo tempo la parte italiana del gruppo ha avuto gli stabilimenti meno efficienti. L'alleanza con Chrysler è fondamentale per la sopravvivenza della stessa Fiat Auto. Qui negli Stati Uniti tutti hanno fatto dei sacrifici. Io rispetto le differenze nazionali dovute a strutture sociali e sistemi di valori diversi, però l'Italia non può permettersi un livello di pretese che non è più proporzionale alla collocazione del paese». La Marcegaglia assicura che «il contratto è un problema che si risolverà, al più presto Fiat tornerà in Confindustria», ma l'unica cosa che Marchionne ha fretta di fare è «restituire al governo degli Stati Uniti i suoi crediti, con la confezione regalo e un bel fiocco attorno, e quotare in Borsa la Chrysler rispettando la tabella di marcia».

MARCEGAGLIA OTTIMISTA SULLA FIAT, OGGI VEDE MARCHIONNE A NEW YORK

NEW YORK. Una soluzione all'impasse tra Fiat e sindacati è possibile in molte forme: potrebbe essere trovata nella costituzione di una newco che assorbe una parte delle attività di Mirafiori e che dunque, essendo una entità nuova, potrebbe in prima battuta restare fuori da Federmeccanica e da Confindustria e negoziare un contratto a parte senza compromettere la presenza del gruppo Fiat in Confindustria.

Un'altra ipotesi potrebbe essere quella di trovare una soluzione diretta nell'ambito di Confindustria. È di questo che hanno parlato, ieri sera a New York, il presidente degli industriali italiani Emma Marcegaglia e l'amministratore delegato di Fiat Sergio Marchionne. L'incontro è avvenuto in tarda serata, dopo una cena offerta dal Consiglio per le relazioni fra Italia e Stati Uniti che ospiterà oggi un convegno al quale parteciperanno sia la Marcegaglia sia Marchionne nella sua veste di presidente italiano del Consiglio.

«Una delle soluzioni potrebbe essere anche in un contratto dell'auto che sta fuori per un po' dal sistema Confindustria, intanto che mettiamo a posto le cose, per poi rientrare. Questa è una delle opzioni» ha detto la Marcegaglia in un incontro di ieri con il Gei, il Gruppo esponenti italiani, che raccoglie imprenditori e rappresentanti di aziende italiane a New York. La presidente di Confindustria ha confermato quanto avevamo anticipato un paio di giorni fa, e cioè che le ragioni di Marchionne in un contesto competitivo globale sono del tutto legittime anche perché «si trova sotto pressione degli azionisti americani che sono poi il governo e gli stessi sindacati oltre alla Fiat i quali chiedono risultati...d'altra parte dovrò tenere anche conto degli interessi di tutte le altre aziende italiane...si tratta di vedere fino a dove potremo spingerci...».

La Marcegaglia ha sottolineato che «un accordo si può trovare anche velocemente e sono ottimista, non credo che Fiat intenda uscire da Confindustria» riferendosi appunto alle ipotesi di cui abbiamo notizia poco sopra. Ma ha anche voluto ricordare che «non si possono spaccare tutte le regole che abbiamo avuto finora, dobbiamo farle evolvere. Capiamo perfettamente le esigenze di Marchionne, ci mancherebbe altro, ci sono poi quelle di tante altre imprese e quindi, stasera o domani, ci confronteremo in modo molto costruttivo e positivo». La Marcegaglia ha aggiunto che è giusto aiutare Marchionne: «Stiamo dando il massimo supporto perché il suo lavoro sta portando la Fiat ad essere un competitor globale nel difficile mercato dell'auto».

In sostanza un'intesa all'interno del sistema Confindustria è possibile e l'opzione di arrivare a ciò che vuole Fiat nell'ambito delle regole attuali all'interno di Confindustria è certamente una delle più interessanti. Pur sempre capendo «fino a che punto ci si può sospingere...abbiamo iniziato dal 1999 a cambiare le relazioni industriali, ma certo non è possibile cambiare in un giorno 100 anni di storia».

In effetti Marchionne si trova sotto fortissime pressioni. E da questa parte dell'Atlantico neppure i sindacati statunitensi comprendono perché vi sia ostinazione soprattutto da parte della Fiom a difendere parametri, come quello della bocciatura della flessibilità degli straordinari che diventano chiave per la produttività complessiva e che non possono non essere contemplati all'epoca competitiva globale.

Proprio durante gli incontri di ieri al Gei, i commenti dei presenti e fra questi gestori importanti come Mario Gabelli hanno espresso stupore per il fatto che in Italia il dibattito sia ancora fermo a dettagli di scontro sindacale di un'altra epoca: «Oggi in America siamo in difficoltà – ha detto uno di loro al Sole 24 Ore – i lavoratori sono felici di poter fare straordinari, guadagnano di più, contribuiscono al benessere dell'azienda e se poi le cose migliorano ci saranno nuove assunzioni, altrimenti si difende il posto di lavoro». Per questo Marchionne ha anticipato che in mancanza di un accordo potrebbe anche portare in America una parte della produzione di Mirafiori.

MARCHIONNE: “LA FIOM RISCHIA DI BLOCCARE LO SVILUPPO DELL’ITALIA”

Senza un accordo con i sindacati su Mirafiori “l’investimento non si fa”. E’ categorico l’amministratore delegato della Fiat, Sergio Marchionne, secondo il quale "sarebbe un peccato, un grandissimo dispiacere" se saltasse tutto.

Da New York, dove si trova per la Conferenza Biennale Usa del Consiglio per le Relazioni fra Italia e Stati Uniti, Marchionne spiega: “Tutti gli industriali si gestiscono con le alternative che hanno, se gli operai di Mirafiori non vogliono, lo dicano. Ci sono tantissimi siti produttivi. La Fiat è un grande gruppo con 240mila dipendenti di cui meno di un terzo in Italia”.

L’amministratore delegato del Lingotto non risparmia critiche poi alla Fiom, rea di fare “dichiarazioni all’impazzata” e che con “l’intransigenza che abbiamo visto fino ad ora andrà a bloccare lo sviluppo del Paese”. Per Marchionne, inoltre “la proposta per Mirafiori è più generosa di quella di Detroit. Vogliamo cambiare le regole per una maggiore flessibilità”.

“Qui” negli Stati Uniti “c’è stato un accordo fra Governo, sindacati e azienda: tutti hanno fatto sacrifici”, ha osservato, mettendo in evidenza che la differenza “è di atteggiamento anche nei rapporti sindacali: questo modello per il momento funziona”. E proprio a tal proposito Marchionne ha spiegato che, senza un accordo con i sindacati su Mirafiori, “faremo una figuraccia”: “Abbiamo anche un partner americano, abbiamo il brand americano da vendere, non scherziamo”.

“C’è sempre un piano B”, ha proseguito l’amministratore delegato della Fiat insistendo sulla possibilità di investire altrove se non sarà trovata un’intesa con i sindacati su Mirafiori. “La macchina mi serve - ha aggiunto - se non posso farla da una parte devo farla dall’altra”. Quanto ai tempi per la definizione del contratto auto il manager del Lingotto ha ribadito di volerlo fare “il più presto possibile”, ma non ha fissato alcuna scadenza precisa perchè “ogni volta che viene data una data - ha concluso - viene sfruttata da altri”.

Infine l’amministratore delegato della Fiat respinge l’accusa di ledere i diritti dei lavoratori con il contratto dell’auto proposto per la newco Mirafiori. “Si è parlato molto e la cosa più offensiva che si è detta è che stiamo impattando sui diritti dei lavoratori - ha affermato - questa è gente della Fiat, immaginiamoci se andiamo a creare un sistema per ridurre la qualità della vita. È una cosa che considero anche ingiusta perchè lo sforzo che si è fatto negli ultimi sette anni è stato proprio quello di migliorare la qualità della vita dei lavoratori Fiat”.

Per Marchionne la cosa più importante al momento “è quella di affrontare la sfida di questo mondo globale e il contratto auto - ha insistito - credo che apra la nuova strada per la Fiat per andare avanti, per cercare di affrontare questo problema di competitività”.

MARCEGAGLIA - Dal canto suo il presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia, ha provato a rasserenare il clima. “Il contratto nazionale rimarrà”, ha detto rispondendo indirettamente agli attacchi dei sindacati che accusano viale dell’Astronomia di voler scardinare con Fiat il contratto nazionale di lavoro.

“Questo è un percorso che oggi noi facciamo con Fiat - ha aggiunto - lo abbiamo fatto con la siderurgia e domani se ce lo chiederà qualche altro settore o azienda specifica lo faremo. Sempre nell’ambito del contratto nazionale”. “Chi dice che noi stiamo distruggendo assieme a Fiat o spinti da Fiat il contratto nazionale dice il falso”, ha proseguito.

Inoltre la volontà di trovare un accordo che metta fine al braccio di ferro sul futuro di Mirafiori c’è come c’è anche la convinzione che “un’intesa all’interno di Confindustria sia assolutamente possibile”. Tuttavia, la soluzione della questione sul contratto Fiat potrebbe anche essere diversa e temporaneamente al di fuori di Confindustria: “potrebbe essere anche un contratto che sta fuori per un po’ dal sistema, intanto che mettiamo a posto le cose, per poi rientrare”. Ma questa è solo “una delle opzioni”.

In fondo le richieste di Fiat “non sono folli, non sono una lesione di diritto”, ha detto la presidente di Confindustria. La newco per quanto riguarda l’investimento di Mirafiori “nasce fuori da Confindustria”. “Lavoriamo insieme da oggi per fare un contratto auto - ha aggiunto - ovviamente in linea con le esigenze di Fiat, che conosciamo benissimo. Appena ci sarà il contratto tornerà nel sistema Confindustria”.

“Capiamo perfettamente le esigenze di Marchionne e quindi ci confronteremo in modo molto costruttivo e positivo”, ha detto Marcegaglia, sottolineando che il numero uno del Lingotto “vuole rendere governabile un’azienda, ma bisogna avere chiaro prima cosa si vuole realmente. Se è chiaro il problema si può risolvere molto velocemente. Noi chiaramente abbiamo delle regole: Federmeccanica ha un suo direttivo, siamo un’associazione democratica, e il direttivo deve decidere come esprimersi”.

In fin dei conti tuttavia un accordo per un contratto che resti all’interno di Confindustria "penso sia anche volontà di Fiat" perché anche quest’ultima "ha interesse a stare all’interno di un sistema di imprese", motivo per cui "sulla carta c’è volontà da parte di entrambi", aveva detto la leader degli industriali. La questione è tutt’altro che semplice e la discussione articolata, mentre il tempo stringe e la scadenza auspicata da Marchionne si avvicina. Resta dunque da capire se e cosa emergerà dall’incontro di New York.

VOGLIO CAPIRE DA MARCHIONNE

«La Confindustria? È un'associazione volontaria a cui si aderisce volontariamente, noi non obblighiamo nessuno». Davanti ai muscoli di Sergio Marchionne sono spuntati quelli di Emma Marcegaglia. In una chiacchierata con Il Sole 24 Ore ai margini di un incontro organizzato dalla Brookings Institution, la presidente di Confindustria non ha esitato a confrontarsi a distanza senza troppi indugi con l'ad della Fiat, che il giorno prima aveva definito «un dettaglio» il proseguimento delle trattative Fiat sotto l'ombrello comune di Confindustria. «Fuori da Confindustria? Chiedetelo a Marchionne» ha detto prima la Marcegaglia scherzando, poi, più seria: «Voglio capire le esigenze di Marchionne e fino a che punto possiamo spingerci, sono certa che se c'è una volontà comune possiamo trovare un accordo... Da quando sono presidente di Confindustria, il mio obiettivo principale è stato quello di cambiare le regole delle relazioni sindacali. Apprezzo molto il percorso che Fiat sta facendo, è un grande lavoro. Il mio impegno tuttavia non è solo per Fiat, ma per tutte le aziende italiane. La Confindustria è un'associazione volontaria, a cui si aderisce volontariamente, non obblighiamo nessuno. Giovedì (domani per chi legge, ndr) mi incontrerò a New York con Marchionne e lavoreremo assieme....». La Marcegaglia introduce dunque dei paletti. Condivide la frustrazione di Marchionne «che deve rispondere agli azionisti americani e all'amministrazione americana che ha fornito i mezzi per rimettere a posto Chrysler». E condivide la necessità di rendere il mercato del lavoro in Italia più flessibile, gli accordi affidabili, vorrebbe eliminare la burocrazia inutile e far sì che il nostro paese tenga il passo con l'evolversi di una concorrenza globale. Ma è nel contesto del suo dovere di tutelare tutte le aziende italiane che si potrà trovare una soluzione. Come? «Noi abbiamo delle idee – prosegue – ne discuteremo in modo sereno. C'è un tema sul contratto auto che potrebbe essere la soluzione. Ma ripeto, discuteremo. Il mio approccio è che serve un incontro con Fiat ma tenendo conto delle esigenze di tutti. E sono convinta che una soluzione positiva sia possibile».

Alla conferenza della Marcegaglia alla Brookings Institution, organizzata con il Consiglio per le relazioni fra Italia e Stati Uniti e con la Camera di commercio americana, c'era ieri a Washington un pubblico di addetti ai lavori ed esperti di relazioni economiche. Ma è stato solo uno degli appuntamenti di una visita intensa organizzata con l'aiuto dall'ambasciatore d'Italia Giulio Terzi di Sant'Agata. Con l'ambasciatore, la presidente di Confindustria ha visto Lars Thunel, Ceo della Ifc (International finance corporation) una organizzazione della Banca Mondiale che eroga finanziamenti per progetti per lo sviluppo. Ha poi incontrato Bob Hormatz, il numero uno di Hillary Clinton per gli affari economici ed altre personalità al dipartimento dei trasporti, al Fondo Monetario. Oggi vedrà il vice negoziatore commerciale americano Shapiro: «Per noi l'abbattimento delle tariffe resta una priorità – ha detto ieri in risposta a una domanda del pubblico –; auspichiamo che il Doha Round abbia esito positivo, ma teniamo a sottolineare che le regole debbono valere per tutti. Ci preoccupa quando la Cina ad esempio interviene sul mercato con aziende che possono operare solo perché hanno alle spalle lo stato... e mi riferisco all'offerta per l'olandese Draka da parte di un'azienda cinese talmente piccola da non poter neppure pensare, in un sistema trasparente, di poter spendere più di quanto offerto da un'azienda italiana. Le regole sul campo devono essere uguali per tutti, altrimenti c'è da preoccuparsi...».

Infine un attacco alle quote rosa: «Auspico con fervore un maggior ruolo delle donne nel mercato del lavoro, ma imporre leggi dall'alto che rischiano di fuorviare il dibattito non piace. Chiedere che il 30% dei consiglieri di amministrazione sia formato da donne come impone la legge che verrà dall'Europa è fuorviante: alla fine avrai tua sorella, tua figlia, un padre con cognome diverso in consiglio e dunque non facciamo le cose per finta, facciamo invece qualcosa che porti davvero le donne a un ruolo più importante».

MARCEGAGLIA: “SOLUZIONE POSSIBILE” SU CONTRATTO AUTO, VOGLIO CAPIRE ESIGENZE MARCHIONNE

Presidente Confindustria: “ottimismo” perché si possa ottenere un esito “costruttivo e favorevole”

Riferendosi alle dichiarazioni che l'amministratore delegato di Chrysler e Fiat Sergio Marchionne ha rilasciato ieri dallo stabilimento di Sterling Heights, in Michigan, definendo la presenza sotto l'ombrello Confindustria “un dettaglio”, la presidente di Confindustria Emma Marcegaglia ha risposto “aspetto di parlare direttamente con lui, al di là delle parole voglio capire le sue esigenze e capire fino a che punto possiamo spingerci, sono certa che se c'è una volontà comune possiamo trovare un accordo”.

Parlando a margine di un convegno organizzato dalla Brookings Institute a Washington, Marcegaglia ha precisato che “la Confindustria è un'associazione volontaria a cui si aderisce volontariamente, non obblighiamo nessuno”. La presidente di Confindustria ha annunciato che un incontro diretto con Marchionne avverrà a New York ai margini del convegno organizzato dal Consiglio per l'Italia e gli Stati Uniti al quale partecipano entrambi e ha espresso “ottimismo” perché si possa ottenere un esito “costruttivo e favorevole”.

Secondo Marcegaglia, nel contratto auto c'è un tema che potrebbe rappresentare la soluzione dell'attuale impasse tra Fiat e sindacati: “ci incontreremo e lavoreremo insieme, noi abbiamo delle idee, discuteremo in modo sereno, c'è un tema sul contratto auto che potrebbe essere la soluzione ma ripeto, discuteremo”, ha detto Marcegaglia. “Il mio approccio è che serve un accordo con Fiat ma tenendo conto di tutti, sono convinta che una soluzione positiva sia possibile”, ha detto sottolineando che “da quando sono presidente di Confindustria il mio obiettivo principale è quello di cambiare le regole delle relazioni sindacali. Apprezzo molto il percorso che Fiat sta facendo, ma il mio impegno non è solo per Fiat ma per tutte le aziende italiane”.

Quando alla presidente di Confindustria è stato chiesto un commento sul dibattito sulle quote rosa, ha detto di essere “la più strenua sostenitrice del numero delle donne nel mondo del lavoro”. Le statistiche italiane, ha spiegato, sono difficili, perché se si prende la Lombardia la percentuale delle donne è vicina alla media europea o di Lisbona, ma se si prende la Sicilia e la Calabria è molto più bassa. “Dire però che in ogni azienda ci deve essere un terzo di donne nel consiglio di amministrazione, mentre oggi siamo al 5% non mi piace, non mi piacciono le cose dirette dall'alto. A volte quando non ci sono miglioramenti è importante intervenire, ma in questo caso non accettiamo la legge, il rischio è di fare le cose per finta perché alla fine avrai tua sorella, tua figlia o altri membri della famiglia solo per rispondere alle direttive, non è questo il modo per portare davvero le donne a un ruolo più importante”.

Marcegaglia si è detta d'accordo col governatore della Banca d'Italia Mario Draghi sugli obiettivi di crescita per l'Italia, che dovranno essere aumentati. “Sono d'accordo con Draghi” ha detto la Marcegaglia parlando a margine di un convegno organizzato dalla Brookings Institute a Washington, “non solo per l'Italia ma per l'Europa. Il consolidamento fiscale non può essere messo in discussione, ma da solo non basta perché se si ha un consolidamento fiscale senza crescita alla fine il debito non è sostenibile e dunque la crescita ne soffrirà e senza denaro da spendere sarà difficile sostenere l'economia... torniamo alla questione del mercato del lavoro, alle regole, alla

burocrazia...”. Gli obiettivi di riforma, ha concluso, “restano oggi una priorità assoluta anche per questo è importante avere un governo stabile”.

Ben vengano inoltre gli e-bond del ministro dell’Economia e delle Finanze Giulio Tremonti, una “buona idea per sostenere una visione di lungo termine per l’euro”. Gli e-bond “di cui si è parlato anche in passato siano buoni e Confindustria è favorevole... naturalmente il problema è l’Europa, e la maggioranza della Commissione si è espressa contro, ma la discussione è cominciata e forse anche la Germania potrà dire che è un buono strumento”.

IL LINGOTTO A STELLE E STRISCE DIKTAT DEI MERCATI A MARCHIONNE

Per Fiat massima flessibilità e contratti italiani fuori linea. Servono nuovi fondi e un piano credibile agli occhi del sindacato-azionista di Chrysler. Perché il destino dell'azienda italiana ormai è in gran parte una storia americana

FIAT Auto esce da Confindustria e abbandona il contratto dei metalmeccanici. Sono i simboli di un'era che si chiude. Un pezzo di storia dell'industria manifatturiera italiana giunge a una svolta. Ma ormai non è una vicenda tutta italiana, né tantomeno una partita solo sindacale. E' significativo che uno dei prossimi atti si svolga a New York: in settimana ne parleranno qui Emma Marcegaglia e Sergio Marchionne. L'ambientazione geografica è un po' casuale (si tiene qui la riunione annua del Consiglio per le relazioni Italia-Usa), tuttavia serve a sottolineare quanto il futuro di Mirafiori, Pomigliano e altri stabilimenti si giochi proprio negli Stati Uniti. In una sfida dove gli attori principali diventano l'Amministrazione Obama, Wall Street, e ancor più il sindacato metalmeccanico United Auto Workers (Uaw). Quella flessibilità che l'amministratore delegato di Chrysler-Fiat chiede ai suoi operai italiani, da lui la pretendono i mercati finanziari. Paradossalmente nella parte dell'azionista esigente c'è proprio il sindacato americano, che non può ratificare "favoritismi" o rigidità particolari nella parte italiana dell'azienda.

Le scelte di Marchionne, da cui dipenderà la sopravvivenza di questo gruppo, sono comprensibili solo in questo scenario. Visto dagli Stati Uniti, e con un'attenzione alle tendenze globali del mercato dell'auto. Perché la stessa industria americana è tutt'altro che certa di poter uscire dal tunnel conservando delle dimensioni significative. In un mercato mondiale che tra il 2008 e il 2009 ha visto "scompare" ben dieci milioni di autovetture vendute, dove la Cina ha bruciato i tempi ed è balzata di prepotenza al primo posto tra i produttori, dove un'auto europea su quattro ormai è prodotta nei paesi dell'Est (perfino i cinesi sono andati a investire in Serbia), la velocità del cambiamento dà le vertigini. Un sistema paese che non può adottare il modello cinese o indiano (perché non ha quella competitività sui costi), non riesce a inseguire il modello tedesco, dove alti salari e forte sindacalizzazione sono consentite da una straordinaria leadership tecnologica. Accadono così vicende come quella che sta agitando in queste ore la svedese Volvo: ceduta dalla Ford ai cinesi della Geely, si vede spalancare la possibilità di vendere 300.000 auto in più in Cina, ma a condizione di costruire là i prossimi tre stabilimenti.

L'Amministrazione Obama per salvare pezzi importanti di industria manifatturiera ha seguito fin qui una strategia bipolare. Da una parte tenta di "fare la Germania", per esempio investendo sull'auto elettrica con General Motors (Volt) e Tesla. Dall'altra tenta di "fare un po' anche la Cina", con i sindacati costretti ad accettare per i nuovi assunti a Detroit un salario dimezzato (14 dollari l'ora), portandoli cioè allo stesso livello della manodopera non sindacalizzata degli Stati del Sud (Alabama, Mississippi) dove ci sono molte fabbriche giapponesi e tedesche. La via bipolare è complicata, siamo a metà del guado, lo stesso Obama è tutt'altro che sicuro di farcela.

Chrysler-Fiat è un pezzetto di questa strategia del sistema-America. Ne subisce tutti i vincoli. Non solo perché Marchionne è un canadese-americano per cultura e formazione, ma perché precisi accordi guidano le sue prossime mosse. Fiat Auto al momento ha il 20% della Chrysler. Nel 2011 potrà ottenere "gratis" un ulteriore 15%, poi avrà l'opzione di salire fino al 51%. Il "gratis" è molto relativo, però. Occorre prima che Chrysler rimborsi interamente i debiti contratti con i governi

americano e canadese all'epoca della bancarotta. Quindi servono nuovi capitali. Uno studio diffuso a Wall Street dalla Barclays indica il possibile tracciato. Marchionne negozia con le banche nuovi finanziamenti che gli consentano di ridurre gli oneri del debito (alcuni dei vecchi prestiti avevano tassi fino al 20%). Vende l'Alfa Romeo, o più probabilmente quota in Borsa la Ferrari. Qui un'ipotesi interessante è il collocamento alla Borsa di Hong Kong, la piazza finanziaria più importante per l'accesso ai capitali cinesi. Quotarsi a Hong Kong può consentire un prezzo "di favore" perché vista dall'Estremo Oriente la Ferrari verrebbe valutata più come un'impresa del settore lusso che non come una casa automobilistica. E' uno squarcio interessante su quel che resta una possibile vocazione manifatturiera italiana: nell'altissima qualità.

In ogni caso, alla fine Fiat Auto raccoglierebbe i fondi necessari a diventare l'azionista di maggioranza della Chrysler. E' quello che desidera. Il noto "teorema Marchionne" era nato prima ancora della recessione, a maggior ragione lui lo sostiene adesso: in questo mondo una casa automobilistica non sopravvive sotto i sei milioni di unità prodotte all'anno. L'America gli è necessaria. Anche Obama non vede l'ora che Marchionne diventi l'azionista di controllo, vuole vendere la sua quota e ripetere così l'operazione Gm: quel collocamento in Borsa è andato bene e il governo ha potuto dimostrare al contribuente americano che il salvataggio si è concluso senza costi, addirittura con un profitto.

Per reperire i nuovi finanziamenti, Marchionne deve convincere i mercati che la sua strategia è sostenibile. Ivi compresa per la parte italiana. E' qui che lo scorporo dei vari stabilimenti, la loro trasformazione in tante Newco (nuove società) «vergini», l'uscita dalla Confindustria e quindi la non applicazione del contratto nazionale metalmeccanici, diventano mosse obbligate. In questo caso i diktat dei mercati finanziari hanno una dimensione sorprendente, se vista dall'Italia. Il maggiore vincolo su Marchionne non è qualche gigante cattivo della speculazione. No, il peso massimo qui è proprio il sindacato Uaw. Che continua a detenere ad oggi il 68% delle azioni ordinarie Chrysler. E non vede l'ora di venderle, sperando anche lui di ripetere l'ottima uscita dalla Gm: in quel caso la confederazione Uaw ha incassato una plusvalenza di 2,9 miliardi di dollari.

Il sindacato dei metalmeccanici americani ha accettato di fare sacrifici pesantissimi per salvare Chrysler. Oltre ai salari dimezzati per i nuovi assunti, anche pensioni e assistenza sanitaria hanno subito tagli dolorosi. Ha perfino sottoscritto l'impegno vincolante a non fare una sola ora di sciopero fino al 2014. Questo sindacato-azionista considera impresentabile per i suoi iscritti un progetto strategico che conceda ai metalmeccanici italiani garanzie e rigidità abbandonate qui negli Usa. La via delle Newco, l'addio al contratto nazionale, sono strappi traumatici alla luce della cultura sindacale italiana, della storia del nostro movimento operaio, della nostra tradizione politica. Ma ormai la Fiat Auto è in gran parte una storia americana, le cui regole si decidono qui.

MARCHIONNE: JV CON CHRYSLER FUORI CONFINDUSTRIA

NEW YORK – “Può darsi che sia la soluzione giusta”. Così l’ad di Fiat, Sergio Marchionne ha risposto ai cronisti che gli chiedono se la creazione di Federauto, una federazione dell’industria automobilistica, potrebbe essere la soluzione, almeno temporanea, per i rapporti tra il Lingotto e Confindustria.



JV CON CHRYSLER FUORI DA CONFINDUSTRIA – “Per la Fiat questa joint venture con Chrysler, se va avanti, non deve far parte di Confindustria”, afferma Marchionne parlando con i cronisti a New York

MARCEGAGLIA, NEWCO MIRAFFIORI FUORI CONFINDUSTRIA - “La newco di Mirafiori tra Fiat e Chrysler nasce fuori da Confindustria”. L’annuncio è del presidente degli industriali, Emma Marcegaglia dopo l’incontro di questa notte con l’ad del Lingotto Sergio Marchionne. “Lavoriamo da oggi - ha aggiunto - Confindustria Fiat e Federmeccanica per fare un contratto auto in linea con le esigenze di Fiat. Appena ci sarà Fiat rientrerà in Confindustria”.

MARCHIONNE, SENZA INTESA NO INVESTIMENTI - Senza un accordo “l’investimento non si fa. Ci sono tantissimi siti produttivi, la Fiat è un grande gruppo con 240 mila dipendenti di cui meno di un terzo in Italia”, ha detto l’amministratore delegato di Fiat Sergio Marchionne sottolineando che in ogni caso la mancanza di un accordo “sarebbe un grandissimo dispiacere”.

ENI/POLI: MAI DETTO DI VOLER FARE MARCIA INDIETRO SU SOUTH STREAM**Notizie apparse su stampa italiana “distorsione mie parole”**

New York, 10 dic. (Apcom-Nuova Europa) – “Non ho mai detto quelle cose, non ho mai detto di volere fare marcia indietro su South Stream”. Così il presidente di Eni Roberto Poli ha voluto precisare le notizie apparse su un quotidiano italiano secondo cui Eni avrebbe intenzione di fare marcia indietro sul progetto del gasdotto South Stream. Poli ha parlato a margine dei lavori del Consiglio per le Relazioni tra Italia e Stati Uniti in corso a New York.

“La stampa sostiene che Eni avrebbe fatto marcia indietro, distorcendo informazioni date durante una cena di cortesia dove avevo spiegato con dovizia di particolari cosa significa un progetto di queste dimensioni e quali fossero le fasi di una decisione consapevole”, ha detto precisando che “si tratta di decisioni complicate che hanno varie fasi”.

MARCHIONNE SAYS FIAT, ITALY EMPLOYERS' GROUP REACH DEAL ON MIRAFIORI PLANT

Fiat SpA has reached an agreement with Confindustria, Italy's employers' association, over its Mirafiori plant, Chief Executive Officer Sergio Marchionne said.

"Fiat-Chrysler created a newco," for Mirafiori, he told reporters today upon arriving at the U.S.-Italy council meeting in New York.

The agreement, which will work outside of the metalworkers' union contract "will last until a new automotive contract will be signed by Confindustria, Fiat and Federmeccanica," the metalworkers union, Marchionne said.

If the union rejects the agreement, Fiat will invest somewhere else, he said.

Fiat, based in Turin, Italy, last year acquired a 20 percent stake in Chrysler Group LLC, the Auburn Hills, Michigan-based automaker. Marchionne is CEO of both automakers.

FIAT/MARCEGAGLIA: OTTIMISMO IN VISTA DI INCONTRO CON MARCHIONNE

New York, 9 dic. (Apcom) - La volontà di Fiat è quella di trovare un accordo per un contratto che resti all'interno del sistema Confindustria. E' quanto ha assicurato la presidente di Confindustria Emma Marcegaglia ai giornalisti a margine di una colazione di lavoro organizzata dal Gei (Gruppo Esponenti Italiani) a New York. "Penso sia anche volontà di Fiat: perché poi alla fine anche la Fiat ha interesse a stare all'interno di un sistema di imprese e anche gli stessi sindacati hanno interesse a che questo avvenga in una cornice di accordi: sulla carta c'è volontà da parte di entrambi".

Marcegaglia ha anche espresso ottimismo in vista dell'incontro con Sergio Marchionne, amministratore delegato di Chrysler e Fiat, che si svolgerà fra stasera e domani mattina a New York a margine dei lavori del Consiglio Italia Usa. Ma tra le opzioni al nodo Fiat, secondo Marcegaglia, c'è anche quella di un contratto che resti temporaneamente in deroga dal sistema. "Potrebbe essere anche un contratto che sta fuori per un po' dal sistema Confindustria, per poi rientrare. Questa è una delle opzioni".

MIRAFIORI FUORI DA CONFINDUSTRIA

Marchionne apre a contratto Federauto

L'accordo tra il **Lingotto e Chrysler per Mirafiori non coinvolgerà Confindustria**. Lo ha annunciato l'ad Fiat, **Sergio Marchionne**. "Per Fiat questa joint venture con Chrysler, se va avanti, non deve comunque far parte di Confindustria - ha spiegato -. Aspettiamo loro, e quando sono pronti entriamo. Non è che possiamo fermare gli investimenti. Sul contratto auto la soluzione Federauto può essere quella giusta, vediamo".



La posizione Fiat rispetto a Confindustria è stata precisata da Marchionne a New York, a margine della riunione del comitato per le relazioni tra Italia-Usa alla quale parteciperanno tra gli altri anche la Marcegaglia, il Governatore della Banca di Italia Mario Draghi e il presidente dell'Eni Roberto Poli.

"Non posso aspettare, la macchina serve", ha spiegato ancora l'ad Fiat, dopo aver avuto un lungo incontro con il leader degli industriali italiani. Sui tempi della joint venture con Chrysler, Marchionne invece è più cauto. "I conti alla rovescia sono bravi tutti a farli - ha insistito - ma bisogna considerare che ci vuole il tempo per svilupparla".

L'ad di Fiat ha precisato poi di aver avuto un lungo confronto giovedì sera con la Marcegaglia: "Abbiamo parlato di tutto e questo è il risultato delle discussioni di questa notte con lei. Siamo svegli da 6 ore abbiamo parlato anche con l'Europa...", ha spiegato.

Marcegaglia: "Mirafiori fuori da Confindustria"

Anche il leader degli industriali italiani conferma le parole di Marchionne sul futuro di Mirafiori e della joint venture con Chrysler. "La newco relativa all'investimento in Mirafiori nascerà fuori da Confindustria", ha detto Emma Marcegaglia. "Lavoriamo da oggi Confindustria Fiat e Federmeccanica per fare un contratto auto in linea con le esigenze di Fiat - ha aggiunto -. Appena ci sarà, Fiat rientrerà in Confindustria".