

Intervista



Giorgio Marsiaj (Amma) “All’automotive serve un modello in più per il polo del lusso Fca”

DIEGO LONGHIN



Al timone

Giorgio Marsiaj, classe 1947, imprenditore, è dall'autunno del 2016 alla guida dell'Amma, l'associazione che riunisce le imprese metalmeccaniche del Torinese

«La chiusura della vicenda Embraco è un bel segnale. Tanti imprenditori, ad iniziare da quelli metalmeccanici, continuano ad investire, a fare innovazione e a far crescere l'export. Noi guardiamo a giugno tra speranza e timore. Non siamo incoscienti, tutti hanno visto i dati degli ultimi sei mesi e il calo della produzione. La Levante, le due

versioni di Ghibli e la Quattroporte non sono sufficienti per il polo torinese. È necessario un complemento della gamma». Parola di Giorgio Marsiaj, presidente dell'Amma di Torino, dopo la chiusura positiva della vicenda Embraco e le paure lanciate dall'assessore al Lavoro della Regione Piemonte, Gianna Pentenero, rispetto ai segnali di incertezza lanciati dall'indotto auto in vista della deadline del 1 giugno quando da Balocco l'amministratore delegato di Fca, Sergio Marchionne, svelerà il prossimo piano industriale.

Qual è la speranza dell'indotto auto?

«Lo abbiamo già detto con chiarezza più volte. L'indotto non può vivere solo con i modelli che vengono realizzati da Fca tra Mirafiori e Grugliasco. Per di più a breve cesserà anche la produzione dell'Alfa MiTo. Credo che sia Marchionne sia Altavilla lo sappiano. Insomma, non diciamo nulla di nuovo. Giulia e Stelvio sono due bei modelli, prodotti a Cassino, ma la gamma non è completa. Per questo serve un'aggiunta che speriamo possa interessare il polo torinese».

I timori dell'assessore regionale al Lavoro Pentenero sono fondati?

«C'è attesa per quello che Marchionne dirà il 1 giugno. Sa cosa mi piacerebbe...».

Cosa?

«Che il presidente della

Repubblica, come Trump ha fatto negli Stati Uniti, possa fare i complimenti a Marchionne. Trump ha detto che Marchionne è l'imprenditore più amato dagli statunitensi, portando le produzioni dal Messico a Detroit, io vorrei sentire Mattarella dire che Marchionne è il più amato dagli italiani».

Secondo lei potrà accadere?

«C'è un problema di fondo, rispetto agli Stati Uniti in Italia non c'è una politica industriale nazionale dell'automobile. Un settore che nel nostro Paese dà da lavoro a 1 milione e 200 mila persone. Noi sappiamo fare le migliori automobili del mondo, il nostro distretto va dal Torinese fino al Modenese, tagliando tutto il Nord, ed è scandaloso che non ci sia una politica culturale».

Ad oggi non c'è nemmeno un governo, sarebbe difficile anche solo immaginare politiche in questo momento?

«Infatti siamo preoccupati. Gli imprenditori vanno avanti indipendentemente dai governi e dai colori politici, ma siamo preoccupati dalla mancanza di un governo che delinei il contesto».

Lei è ottimista o pessimista in vista di giugno e pensando all'andamento del comparto?

«Io, di solito, preferisco essere realista. Il settore ha delle belle aziende, che continuano ad investire e che hanno approfittato anche del programma industria 4.0. E voglio pensare, anzi, sono

sicuro che Fca continuerà ad investire su questo territorio che, non dimentichiamo, vanta anche altre presenze. C'è General Motors con il polo dedicato al piccolo diesel, dove sembra che il gruppo da quello che dice Antonioli continuerà ad investire, e poi c'è l'Italdesign che rappresenta un'antenna di Volkswagen. Come contorno qualche polo cinese. A supporto del sistema c'è il Centro Ricerche Fiat, il Politecnico e l'Università. Per questo Marchionne a giugno si potrebbe spingere anche a tracciare sviluppi futuri...»

A cosa pensa?

«Penso a due elementi che sono fondamentali per l'auto: il motore elettrico e la guida automatica. Il Centro ricerche Fiat è qui, il Poli anche. L'annuncio di un altro modello a complemento dell'alto di gamma, che da solo non basta, è importante. Ma sarebbe altrettanto importante avere indicazioni sugli elementi che rappresentano l'auto del domani».

I sindacati una ventina di anni fa sottolineavano l'assenza di un piano industriale del settore auto in Italia. Ora avete la stessa posizione?

«Non mi stupisce. Credo sarebbe il caso di aprire una discussione che coinvolga anche i sindacati per condividere obiettivi comuni, il primo dei quali è la crescita per creare occupazione. Non possiamo permetterci di avere, come denuncia il rapporto Rota, il 40 per cento di disoccupazione giovanile a Torino. È un dato che mette a dura prova la tenuta sociale».

La ricetta di Marsiaj qual è?

«Noi produciamo il 79 per cento dell'export della città, come settore non solo pensiamo di poter essere, ma di dover essere tra gli interlocutori per ragionare sulla Torino del 2030. Crediamo che il tessuto industriale sia attrattivo e che sia importante facilitare l'arrivo di grandi gruppi e multinazionali, ma vorremmo che maggiore attenzione venga data alle piccole e medie aziende familiari che sono attaccate all'area. Secondo me è poi fondamentale rafforzare le filiere di prodotto. Per me l'esempio è l'Ima di Alberto Vacchi».

Come funziona?

«Al centro l'impresa di medie dimensioni, attorno i fornitori, coi

quali però non c'è un semplice rapporto contrattuale ma un'intesa che rende le aziende di subfornitura parte del gruppo. Il committente partecipa all'innovazione tecnologica del fornitore, gli illustra le strategie di crescita e discute con lui su come attuarle. È un nuovo modo di produrre, che punta sull'alta qualità dei componenti e non sul massimo ribasso».

“

Spero che dopo Trump Marchionne riceva i complimenti di Mattarella: indicherebbe una svolta produttiva anche in Italia

”

