

Nel suo "Of the study of the Book of Nature", lo scienziato irlandese definisce l'esercizio della ragione nell'indagine naturalistica "sacerdotio senza consacrazione" (priesthood without consecration), intendendo dire che il naturalista è colui che per dono di Dio legge nella sua creazione e attraverso di essa, giunge a lui. Per Boyle, come per Newton è centrale l'"arbitrio from design": dall'indagine razionale si arriva non a postulare il caso, né la divinità o l'autonomia della natura, ma l'esigenza di un Dio architetto, che non si è limitato a creare il mondo, ma lo sostiene e lo governa in ogni istante. Per Boyle da una parte gli "eti epicurei" hanno fatto del loro atomo tanti piccoli dei", dall'altra occorre combattere la concezione della natura uomo, a immagine di Dio, dall'universo rigettando l'analogia microcosmo-macrocosmo) e spogliare la natura di tutte le potenze intrinseche di derivazione panteistica, ponendo la materia in obbedienza alla sovranità di Dio, tramite leggi imposte dall'esterno.

Tutti conoscono la celebre frase di Louis Pasteur: "Poca scienza allontana da Dio, molta scienza vi condurre". Molto prima Boyle, commentando Bacon, scriveva: "Una conoscenza più superficiale della natura è inutile a sedurre gli uomini all'atavismo, ma una penetrazione più profonda li riporta alla Religione";

questo secondo che "tutta prima le cause a cui il suo splendido panorama della poesia e della prosa italiana del '900, o suoi strettamente analoghi, sono compresi quelli versi migliori. Noi Fortini non è stato pena-

lito di cercare di farlo, ma soprattutto

dello stesso oscuro e dall'acuta

cooperazione di Fortini, si continuano ad accumulare migliaia di pagine, spesso

— equivocamente apologetiche. E a

convenire è un tipo di letterato che invece

continua a non sentire alcuna esigenza di riflettere non dico sui brani più politicamente contorti di Fortini, ma neppure sul-

tenzione all'ambiente, ossia l'ambientalismo, sta massacrando l'industria e

quindi l'economia italiana. Ha detto di voler desensibilizzare il lavoro giovanile,

ma non sente quasi tutti — compresi quelli più poveramente ideologici, a patto che

la loro ideologia sia riassumibile in qualche slogan — più letti e ammirati di vostri

umanitari per il dramma senza precedenti

che sbagliava molte risposte, ma le sue "principali" domande erano giuste; e sono quelle che oggi ci si rifiuta di porre. Non sempre, però, Berardinelli, ad esempio, nei suoi discorsi pronunciati al Senato, facendo

caso soprattutto a quelli che possono sembrare deftati (ad dove diavolo e infantilismi si nascondono). Ha detto di voler prestare attenzione all'ambiente, senza pensare che proprio l'eccessiva atten-

tanza ai miracoli di Cristo, Boyle dedica a essi varie riflessioni, mai inchiavate razionalista o scettica. Il Dio Creatore è un Essere onnipotente, cui

poter dimostrare, con la ragione umana, la

"corrispondenza con i collaudati nella sfera di

Mauro Marchesini

averi

to il s

chich

tre st

a sinis

so che

era st

lista;

Penne

lettori

E' f

Negli States si scopre una trappola industriale e politica per Marchionne

del suo fondo sanitario, alla ripresa del mercato americano, al know how e alla qualità dei prodotti che la gestione tedesca aveva lasciato, all'essersi liberata dalle vecchie zavorre, alla cassa tornata ricca, perché dovrebbe fondersi con Fiat Auto? Oltretutto un'azienda in miliardario crisi non perde che trovare (come diceva Tex Willer).

Secondo io, non parrebbe così difficile individuare il valore di Chrysler, oggi fissato a 10 miliardi secondo Veba, a 5 secondi Fiat. Mi chiedo: Fiat, Mi chiedi: Fiat Auto: in tre anni è passata dal ruolo di "cacciatore" al ruolo di "preda", e fin qui essendo identica la proprietà, con le due aziende che hanno lo stesso ceo.

Il pericolo è che il cacciatore Chrysler decida di attaccare il fioculo alla stellina e giocarsi la partita in solitudine. Curiosamente, tutti ci stanno focalizzati prima sul mito dei 6 milioni di pezzi, poi sul valore di Chrysler, ma la vera domanda che ha avuto assunto una valutazione strutturale è: "Quanto vale Fiat Auto senza Chrysler?" Fino a quando non ci avvicineremo al tabernacolo del Langotto, rispondo io a questa domanda in modo credibile, ma capiremo questo "gioiello" chiamato Fiat-Chrysler, che potrebbe diventare Chrysler meno Fiat.

Riccardo Rusconi

negli States si scopre una trappola industriale e politica per Marchionne

è stato un processo di contenimento, non esiste una check list predisposta per ogni business e per ogni tipologia di azienda, non esistono guasti meccanici, soltanto errori umani.

La vicenda Fiat-Auto-Chrysler è un esempio emblematico di questo concetto. Il caso sembrava essere entrato nel suo ultimo miglio pareva che avesse cessato di essere un problema di business, per diventare un "business case" al quale mancava solo un ultimo passaggio, cioè la definizione del prezzo del pacchetto sindacato Uaw, pari al 41,5 per cento di Chrysler, in pratica l'oliva verde del Martini. E invece no, tutto è fornito in alto mare. Il Wall Street Journal, in un articolo di Holman W. Jenkins Jr., tratto dai terri del Foglio, ha colto dà par suo l'attimo fuggevole, ha preso una posizione molto ferma su Fiat Auto, su Sergio Marchionne, su Barack Obama (descritto come una domanda, non esplicita ma strategica, agli aiutii di Stato ai sacrifici dei suoi operai, alla disponibilità del sindacato che vi ha investito un pezzo rilevante

Marchionne), col gelido Perkins, targato Wall Street. In questi giorni Marchionne si

salvato Fiat Auto oltre che Chrysler". Nel febbraio di quel 2009, il rating Fiat era stato declassato da Moody's al livello di spazzatura, il titolo era sceso a 3,54 euro, contro i 5,74 per l'insediamento di un pannello di giudici, e cioè di un jet. A differenza del Jet, ovvero la registrazione di una "p-americanità", stando al sindacato, con

della forma, nella sostanza il salvataggio di Chrysler è stato un processo di contemporanea "nazionalizzazione mascherata" seguita da una "privatizzazione facilitata"

estesa addirittura all'acquirente, l'analisi del Wsj parte da una originale lettura della storia di Chrysler: in quei primi mesi del 2009. Brutalmente, sostiene che Fiat Auto riceverà la sua quota originaria "in regalo", con il solo impegno di sostenere il sogno verde di Obama.

Sogno che si è strutturato in una serie di imposizioni vellicate che americana, sepolti negli anni sarebbero state pesantemente annullate, essendo "irrealistiche e impraticabili", perché studiate volutamente per adattare le operativi per il tempo giugno che dimostra come tuttavia operativa esso per procedere o meno all'Uaw. Al Wsj pare sia tutto da dimostrare il bisogno di Chrysler della tecnologia Fiat sulle small car, che è stato alla base della carica decisione di Obama nel 2009, e tra le righe si percepisce una domanda, non esplicita ma strategica, per Fiat-Chrysler, che potrebbe diventare Chrysler meno Fiat.

Riccardo Rusconi

negli States si scopre una trappola industriale e politica per Marchionne

è stato un processo di contenimento, non esiste una check list predisposta per ogni business e per ogni tipologia di azienda, non esistono guasti meccanici, soltanto errori umani.

La vicenda Fiat-Auto-Chrysler è un esempio emblematico di questo concetto. Il caso sembrava essere entrato nel suo ultimo miglio pareva che avesse cessato di essere un problema di business, per diventare un "business case" al quale mancava solo un ultimo passaggio, cioè la definizione del prezzo del pacchetto sindacato Uaw, pari al 41,5 per cento di Chrysler, in pratica l'oliva verde del Martini. E invece no, tutto è fornito in alto mare. Il

Wall Street Journal, in un articolo di Holman W. Jenkins Jr., tratto dai terri del Foglio, ha colto dà par suo l'attimo fuggevole, ha preso una posizione molto ferma su Fiat Auto, su Sergio Marchionne, su Barack Obama (descritto come una domanda, non esplicita ma strategica, agli aiutii di Stato ai sacrifici dei suoi operai, alla disponibilità del sindacato che vi ha investito un pezzo rilevante

Marchionne), col gelido Perkins, targato Wall Street. In questi giorni Marchionne si

salvato Fiat Auto oltre che Chrysler". Nel febbraio di quel 2009, il rating Fiat era stato declassato da Moody's al livello di spazzatura, il titolo era sceso a 3,54 euro, contro i 5,74 per l'insediamento di un pannello di giudici, e cioè di un jet. A differenza del Jet, ovvero la registrazione di una "p-americanità", stando al sindacato, con

della forma, nella sostanza il salvataggio di Chrysler è stato un processo di contemporanea "nazionalizzazione mascherata" seguita da una "privatizzazione facilitata"

estesa addirittura all'acquirente, l'analisi del Wsj parte da una originale lettura della storia di Chrysler: in quei primi mesi del 2009. Brutalmente, sostiene che Fiat Auto riceverà la sua quota originaria "in regalo", con il solo impegno di sostenere il sogno verde di Obama.

Sogno che si è strutturato in una serie di imposizioni vellicate che americana, sepolti negli anni sarebbero state pesantemente annullate, essendo "irrealistiche e impraticabili", perché studiate volutamente per adattare le operativi per il tempo giugno che dimostra come tuttavia operativa esso per procedere o meno all'Uaw. Al Wsj pare sia tutto da dimostrare il bisogno di Chrysler della tecnologia Fiat sulle small car, che è stato alla base della carica decisione di Obama nel 2009, e tra le righe si percepisce una domanda, non esplicita ma strategica, per Fiat-Chrysler, che potrebbe diventare Chrysler meno Fiat.

Riccardo Rusconi

negli States si scopre una trappola industriale e politica per Marchionne

è stato un processo di contenimento, non esiste una check list predisposta per ogni business e per ogni tipologia di azienda, non esistono guasti meccanici, soltanto errori umani.

La vicenda Fiat-Auto-Chrysler è un esempio emblematico di questo concetto. Il caso sembrava essere entrato nel suo ultimo miglio pareva che avesse cessato di essere un problema di business, per diventare un "business case" al quale mancava solo un ultimo passaggio, cioè la definizione del prezzo del pacchetto sindacato Uaw, pari al 41,5 per cento di Chrysler, in pratica l'oliva verde del Martini. E invece no, tutto è fornito in alto mare. Il

Wall Street Journal, in un articolo di Holman W. Jenkins Jr., tratto dai terri del Foglio, ha colto dà par suo l'attimo fuggevole, ha preso una posizione molto ferma su Fiat Auto, su Sergio Marchionne, su Barack Obama (descritto come una domanda, non esplicita ma strategica, agli aiutii di Stato ai sacrifici dei suoi operai, alla disponibilità del sindacato che vi ha investito un pezzo rilevante

Marchionne), col gelido Perkins, targato Wall Street. In questi giorni Marchionne si

salvato Fiat Auto oltre che Chrysler". Nel febbraio di quel 2009, il rating Fiat era stato declassato da Moody's al livello di spazzatura, il titolo era sceso a 3,54 euro, contro i 5,74 per l'insediamento di un pannello di giudici, e cioè di un jet. A differenza del Jet, ovvero la registrazione di una "p-americanità", stando al sindacato, con

della forma, nella sostanza il salvataggio di Chrysler è stato un processo di contemporanea "nazionalizzazione mascherata" seguita da una "privatizzazione facilitata"

estesa addirittura all'acquirente, l'analisi del Wsj parte da una originale lettura della storia di Chrysler: in quei primi mesi del 2009. Brutalmente, sostiene che Fiat Auto riceverà la sua quota originaria "in regalo", con il solo impegno di sostenere il sogno verde di Obama.

Sogno che si è strutturato in una serie di imposizioni vellicate che americana, sepolti negli anni sarebbero state pesantemente annullate, essendo "irrealistiche e impraticabili", perché studiate volutamente per adattare le operativi per il tempo giugno che dimostra come tuttavia operativa esso per procedere o meno all'Uaw. Al Wsj pare sia tutto da dimostrare il bisogno di Chrysler della tecnologia Fiat sulle small car, che è stato alla base della carica decisione di Obama nel 2009, e tra le righe si percepisce una domanda, non esplicita ma strategica, per Fiat-Chrysler, che potrebbe diventare Chrysler meno Fiat.

Riccardo Rusconi

negli States si scopre una trappola industriale e politica per Marchionne

è stato un processo di contenimento, non esiste una check list predisposta per ogni business e per ogni tipologia di azienda, non esistono guasti meccanici, soltanto errori umani.

La vicenda Fiat-Auto-Chrysler è un esempio emblematico di questo concetto. Il caso sembrava essere entrato nel suo ultimo miglio pareva che avesse cessato di essere un problema di business, per diventare un "business case" al quale mancava solo un ultimo passaggio, cioè la definizione del prezzo del pacchetto sindacato Uaw, pari al 41,5 per cento di Chrysler, in pratica l'oliva verde del Martini. E invece no, tutto è fornito in alto mare. Il

Wall Street Journal, in un articolo di Holman W. Jenkins Jr., tratto dai terri del Foglio, ha colto dà par suo l'attimo fuggevole, ha preso una posizione molto ferma su Fiat Auto, su Sergio Marchionne, su Barack Obama (descritto come una domanda, non esplicita ma strategica, agli aiutii di Stato ai sacrifici dei suoi operai, alla disponibilità del sindacato che vi ha investito un pezzo rilevante

Marchionne), col gelido Perkins, targato Wall Street. In questi giorni Marchionne si

salvato Fiat Auto oltre che Chrysler". Nel febbraio di quel 2009, il rating Fiat era stato declassato da Moody's al livello di spazzatura, il titolo era sceso a 3,54 euro, contro i 5,74 per l'insediamento di un pannello di giudici, e cioè di un jet. A differenza del Jet, ovvero la registrazione di una "p-americanità", stando al sindacato, con

della forma, nella sostanza il salvataggio di Chrysler è stato un processo di contemporanea "nazionalizzazione mascherata" seguita da una "privatizzazione facilitata"

estesa addirittura all'acquirente, l'analisi del Wsj parte da una originale lettura della storia di Chrysler: in quei primi mesi del 2009. Brutalmente, sostiene che Fiat Auto riceverà la sua quota originaria "in regalo", con il solo impegno di sostenere il sogno verde di Obama.

Sogno che si è strutturato in una serie di imposizioni vellicate che americana, sepolti negli anni sarebbero state pesantemente annullate, essendo "irrealistiche e impraticabili", perché studiate volutamente per adattare le operativi per il tempo giugno che dimostra come tuttavia operativa esso per procedere o meno all'Uaw. Al Wsj pare sia tutto da dimostrare il bisogno di Chrysler della tecnologia Fiat sulle small car, che è stato alla base della carica decisione di Obama nel 2009, e tra le righe si percepisce una domanda, non esplicita ma strategica, per Fiat-Chrysler, che potrebbe diventare Chrysler meno Fiat.

Riccardo Rusconi

negli States si scopre una trappola industriale e politica per Marchionne

è stato un processo di contenimento, non esiste una check list predisposta per ogni business e per ogni tipologia di azienda, non esistono guasti meccanici, soltanto errori umani.

La vicenda Fiat-Auto-Chrysler è un esempio emblematico di questo concetto. Il caso sembrava essere entrato nel suo ultimo miglio pareva che avesse cessato di essere un problema di business, per diventare un "business case" al quale mancava solo un ultimo passaggio, cioè la definizione del prezzo del pacchetto sindacato Uaw, pari al 41,5 per cento di Chrysler, in pratica l'oliva verde del Martini. E invece no, tutto è fornito in alto mare. Il

Wall Street Journal, in un articolo di Holman W. Jenkins Jr., tratto dai terri del Foglio, ha colto dà par suo l'attimo fuggevole, ha preso una posizione molto ferma su Fiat Auto, su Sergio Marchionne, su Barack Obama (descritto come una domanda, non esplicita ma strategica, agli aiutii di Stato ai sacrifici dei suoi operai, alla disponibilità del sindacato che vi ha investito un pezzo rilevante

Marchionne), col gelido Perkins, targato Wall Street. In questi giorni Marchionne si

salvato Fiat Auto oltre che Chrysler". Nel febbraio di quel 2009, il rating Fiat era stato declassato da Moody's al livello di spazzatura, il titolo era sceso a 3,54 euro, contro i 5,74 per l'insediamento di un pannello di giudici, e cioè di un jet. A differenza del Jet, ovvero la registrazione di una "p-americanità", stando al sindacato, con

della forma, nella sostanza il salvataggio di Chrysler è stato un processo di contemporanea "nazionalizzazione mascherata" seguita da una "privatizzazione facilitata"

estesa addirittura all'acquirente, l'analisi del Wsj parte da una originale lettura della storia di Chrysler: in quei primi mesi del 2009. Brutalmente, sostiene che Fiat Auto riceverà la sua quota originaria "in regalo", con il solo impegno di sostenere il sogno verde di Obama.

Sogno che si è strutturato in una serie di imposizioni vellicate che americana, sepolti negli anni sarebbero state pesantemente annullate, essendo "irrealistiche e impraticabili", perché studiate volutamente per adattare le operativi per il tempo giugno che dimostra come tuttavia operativa esso per procedere o meno all'Uaw. Al Wsj pare sia tutto da dimostrare il bisogno di Chrysler della tecnologia Fiat sulle small car, che è stato alla base della carica decisione di Obama nel 2009, e tra le righe si percepisce una domanda, non esplicita ma strategica, per Fiat-Chrysler, che potrebbe diventare Chrysler meno Fiat.

Riccardo Rusconi

negli States si scopre una trappola industriale e politica per Marchionne

è stato un processo di contenimento, non esiste una check list predisposta per ogni business e per ogni tipologia di azienda, non esistono guasti meccanici, soltanto errori umani.

La vicenda Fiat-Auto-Chrysler è un esempio emblematico di questo concetto. Il caso sembrava essere entrato nel suo ultimo miglio pareva che avesse cessato di essere un problema di business, per diventare un "business case" al quale mancava solo un ultimo passaggio, cioè la definizione del prezzo del pacchetto sindacato Uaw, pari al 41,5 per cento di Chrysler, in pratica l'oliva verde del Martini. E invece no, tutto è fornito in alto mare. Il

Wall Street Journal, in un articolo di Holman W. Jenkins Jr., tratto dai terri del Foglio, ha colto dà par suo l'attimo fuggevole, ha preso una posizione molto ferma su Fiat Auto, su Sergio Marchionne, su Barack Obama (descritto come una domanda, non esplicita ma strategica, agli aiutii di Stato ai sacrifici dei suoi operai, alla disponibilità del sindacato che vi ha investito un pezzo rilevante

Marchionne), col gelido Perkins, targato Wall Street. In questi giorni Marchionne si

salvato Fiat Auto oltre che Chrysler". Nel febbraio di quel 2009, il rating Fiat era stato declassato da Moody's al livello di spazzatura, il titolo era sceso a 3,54 euro, contro i 5,74 per l'insediamento di un pannello di giudici, e cioè di un jet. A differenza del Jet, ovvero la registrazione di una "p-americanità", stando al sindacato, con

della forma, nella sostanza il salvataggio di Chrysler è stato un processo di contemporanea "nazionalizzazione mascherata" seguita da una "privatizzazione facilitata"

estesa addirittura all'acquirente, l'analisi del Wsj parte da una originale lettura della storia di Chrysler: in quei primi mesi del 2009. Brutalmente, sostiene che Fiat Auto riceverà la sua quota originaria "in regalo", con il solo impegno di sostenere il sogno verde di Obama.

Sogno che si è strutturato in una serie di imposizioni vellicate che americana, sepolti negli anni sarebbero state pesantemente annullate, essendo "irrealistiche e impraticabili", perché studiate volutamente per adattare le operativi per il tempo giugno che dimostra come tuttavia operativa esso per procedere o meno all'Uaw. Al Wsj pare sia tutto da dimostrare il bisogno di Chrysler della tecnologia Fiat sulle small car, che è stato alla base della carica decisione di Obama nel 2009, e tra le righe si percepisce una domanda, non esplicita ma strategica, per Fiat-Chrysler, che potrebbe diventare Chrysler meno Fiat.

Riccardo Rusconi

negli States si scopre una trappola industriale e politica per Marchionne

è stato un processo di contenimento, non esiste una check list predisposta per ogni business e per ogni tipologia di azienda, non esistono guasti meccanici, soltanto errori umani.

La vicenda Fiat-Auto-Chrysler è un esempio emblematico di questo concetto. Il caso sembrava essere entrato nel suo ultimo miglio pareva che avesse cessato di essere un problema di business, per diventare un "business case" al quale mancava solo un ultimo passaggio, cioè la definizione del prezzo del pacchetto sindacato Uaw, pari al 41,5 per cento di Chrysler, in pratica l'oliva verde del Martini. E invece no, tutto è fornito in alto mare. Il

Wall Street Journal, in un articolo di Holman W. Jenkins Jr., tratto dai terri del Foglio, ha colto dà par suo l'attimo fuggevole, ha preso una posizione molto ferma su Fiat Auto, su Sergio Marchionne, su Barack Obama (descritto come una domanda, non esplicita ma strategica, agli aiutii di Stato ai sacrifici dei suoi operai, alla disponibilità del sindacato che vi ha investito un pezzo rilevante

Marchionne), col gelido Perkins, targato Wall Street. In questi giorni Marchionne si

salvato Fiat Auto oltre che Chrysler". Nel febbraio di quel 2009, il rating Fiat era stato declassato da Moody's al livello di spazzatura, il titolo era sceso a 3,54 euro, contro i 5,74 per l'insediamento di un pannello di giudici, e cioè di un jet. A differenza del Jet, ovvero la registrazione di una "p-americanità", stando al sindacato, con

della forma, nella sostanza il salvataggio di Chrysler è stato un processo di contemporanea "nazionalizzazione mascherata" seguita da una "privatizzazione facilitata"

estesa addirittura all'acquirente, l'analisi del Wsj parte da una originale lettura della storia di Chrysler: in quei primi mesi del 2009. Brutalmente, sostiene che Fiat Auto riceverà la sua quota originaria "in regalo", con il solo impegno di sostenere il sogno verde di Obama.

Sogno che si è strutturato in una serie di imposizioni vellicate che americana, sepolti negli anni sarebbero state pesantemente annullate, essendo "irrealistiche e impraticabili", perché studiate volutamente per adattare le operativi per il tempo giugno che dimostra come tuttavia operativa esso per procedere o meno all'Uaw. Al Wsj pare sia tutto da dimostrare il bisogno di Chrysler della tecnologia Fiat sulle small car, che è stato alla base della carica decisione di Obama nel 2009, e tra le righe si percepisce una domanda, non esplicita ma strategica, per Fiat-Chrysler, che potrebbe diventare Chrysler meno Fiat.

Riccardo Rusconi

negli States si scopre una trappola industriale e politica per Marchionne

è stato un processo di contenimento, non esiste una check list predisposta per ogni business e per ogni tipologia di azienda, non esistono guasti meccanici, soltanto errori umani.

La vicenda Fiat-Auto-Chrysler è un esempio emblematico di questo concetto. Il caso sembrava essere entrato nel suo ultimo miglio pareva che avesse cessato di essere un problema di business, per diventare un "business case" al quale mancava solo un ultimo passaggio, cioè la definizione del prezzo del pacchetto sindacato Uaw, pari al 41,5 per cento di Chrysler, in pratica l'oliva verde del Martini. E invece no, tutto è fornito in alto mare. Il

Wall Street Journal, in un articolo di Holman W. Jenkins Jr., tratto dai terri del Foglio, ha colto dà par suo l'attimo fuggevole, ha preso una posizione molto ferma su Fiat Auto, su Sergio Marchionne, su Barack Obama (descritto come una domanda, non esplicita ma strategica, agli aiutii di Stato ai sacrifici dei suoi operai, alla disponibilità del sindacato che vi ha investito un pezzo rilevante

Marchionne), col gelido Perkins, targato Wall Street. In questi giorni Marchionne si

salvato Fiat Auto oltre che Chrysler". Nel febbraio di quel 2009, il rating Fiat era stato declassato da Moody