



«Serve una strada comune per ricostruire una presenza italiana forte e concorrenziale»

# L'auto decisiva per il Paese

Foto Ansa



## Capitali coraggiosi

### Squinzi ha già vinto E la Fiat resta fuori

**Franco Ernesto**

La Fiat ritornerà a far parte di Confindustria? A metà febbraio, quando l'amministratore delegato Sergio Marchionne ha appoggiato il "falco" Alberto Bombassei, dichiarando che in caso di sua elezione alla presidenza nazionale sarebbe rientrato. Per il manager dal maglione blu, il programma di Bombassei «è certamente innovativo e votato al radicale cambiamento dell'associazione». Ne consegue che, «se dovesse essere completato, porrebbe le basi per un ritorno della Fiat in Confindustria».

Il problema è che appare ormai scontata la sconfitta di Bombassei. Il suo rivale Giorgio Squinzi ha raccolto più dell'80% dei 193 voti della giunta di Confindustria e si attende, ad horas, il ritiro di mister Brembo dalla competizione. Ma comunque finisca la partita è assai improbabile che la Fiat di Sergio Marchionne possa un giorno rientrarvi. Per almeno tre motivi.

Il primo è che la ragion d'essere di Confindustria è strettamente legata ai contratti nazionali di lavoro. Un sistema che vede i sindacati nazionali dei lavoratori che stipulano con i sindacati dei datori di lavoro condizioni valide su tutto il territorio nazionale e si impegnano a rispettarle. Sergio Marchionne non vuole più giocare con quelle regole. Vuole, e impone, contratti di settore e di stabilimento. E persegue un concetto che gli addetti ai lavori chiamano «esigibilità dei contratti». Ossia, come ha scritto Michele Arnese su *Italia Oggi*, gli accordi aziendali che devono essere poi gestiti dalle organizzazioni che firmano questi patti «innovativi», senza intralci o azioni di disturbo. Mano libera su tutto. Da questa impostazione nascono le intese di Pomigliano, Mirafiori e Grugliasco, firmate da Cisl, Uil, Ugl e Fismic, e non dalla Fiom. Se le cose

stanno così, che interesse potrebbe avrebbe Marchionne a rientrare in un apparato vincolante come quello di Confindustria?

La seconda ragione è che, purtroppo, per Marchionne staccare la spina da Confindustria rende più facile allontanarsi dall'Italia. Emma Marcegaglia ha detto che Confindustria è «la casa comune degli imprenditori italiani». Ma Marchionne, in quella casa, non pare volerci più abitare. Non solo perché l'industria dell'auto è in crisi e va globalizzandosi. Ma soprattutto perché lo prevedono gli accordi presi dall'ad della Fiat con i sindacati-azionisti di Chrysler e con il presidente americano Barack Obama. Fiat, in cambio della proprietà del pacchetto di controllo dell'azienda americana senza investire denaro liquido, si è impegnata a privilegiare la produzione e l'occupazione negli Usa. Come è scritto in un documento pubblico e scaricabile dal sito americano della Sec. Si chiama *Amended and restated limited liability company operating agreement of Chrysler group Ltc* ed è, in pratica, il testo dell'accordo tra Fiat e Chrysler, efficacemente raccontato in un articolo di Filippo Barone sul numero 4/2011 di *Micro-Mega*.

La terza ragione è che, purtroppo, molti impegni assunti da Sergio Marchionne non sono credibili. Non era credibile il fantastico piano Fabbrica Italia che prevedeva miliardi di euro di investimenti, mai fatti neanche in piccola parte. Non era credibile l'impegno a rimanere in Italia se i dipendenti avessero accettato le condizioni contrattuali e di lavoro imposte. Quelle condizioni sono state accettate, ma nell'ormai famosa intervista a Massimo Mucchetti del *Corriere della Sera* Marchionne ha detto che è possibile la chiusura di due dei cinque stabilimenti produttivi che il gruppo ha in Italia. ♦

**L'amministratore delegato del Lingotto, Sergio Marchionne**

dipende da questa perdita di efficienza e non tanto da un costo del lavoro comunque elevato, ma in decrescita relativa costante rispetto ai competitori.

Risulta evidente anche ai non addetti ai lavori che il posizionamento competitivo del Paese dipenderà dalla capacità di Finmeccanica di rimanere leader nel settore aerospazio; di Fiat di costruire alleanze strategiche che mantengano in Italia non solo la storia, ma anche la produzione di nuovi modelli, la ricerca e l'innovazione, che la ripropongano leader anche sul mercato europeo oggi in difficoltà; di Fincantieri di definire il proprio riassetto competitivo; di Eni e Snam di essere sostenute nel loro ruolo leader di player globali nel settore dell'energia e delle reti; dalla capacità della filiera della meccanica strumentale di accrescere le proprie leadership; ma anche di rilancio dei settori alimentare o della moda che, a fronte di una reputazione mondiale di eccellenza, sono ormai terreno di

conquista e debbono invece riuscire ad esprimere players globali.

La reputazione che l'Italia sta faticosamente recuperando ci deve rafforzare nella convinzione di affrontare subito, senza frapporte ulteriore indugio, queste questioni aprendo tavoli strategici di confronto che coinvolgano in prima persona il governo, le industrie, ma anche il sistema finanziario e soprattutto il mondo del lavoro, concordando percorsi, road map e reciproche condizioni e affidamenti, per un rilancio dell'industria strategica nazionale. La politica industriale di questi tempi non può accontentarsi di regole e semplificazioni, necessita rapidamente di un intervento coeso, diretto e specifico: una politica nuova che non è né dirigista né la somma di interessi particolari, un approccio convergente di tutti gli attori, un supporto convinto per una leadership industriale italiana nell'interesse di tutti, nell'interesse nazionale.