

L'ITALIA E LA CRISI

L'addio degli Agnelli e la triste illusione di Fabbrica Italia

Inutile chiedere spiegazioni a Sergio Marchionne sui piani della Fiat nei prossimi anni e che non vi venga in mente di ricordargli le promesse, i numeri, gli investimenti contenuti in "Fabbrica Italia", il piano strategico annunciato solo due anni fa ma che ormai non si può nemmeno citare. Ancora più inutile domandare a John Elkann, presidente di Exor e della Fiat, quale sarà il futuro degli Agnelli in Italia. Il nipote dell'Avvocato potrebbe rispondere con una citazione, come ha fatto nella lettera agli azionisti di Exor, utilizzando il drammaturgo romeno Eugène Ionesco: «Puoi prevedere cosa accadrà solo dopo che è accaduto».

Potremmo, dunque, farla finita subito con le preoccupazioni, le domande relative al futuro della Fiat in Italia, alla produzione di auto nelle vecchie fabbriche del maggior gruppo industriale privato. Nella logica della Fiat e dei suoi storici azionisti il Paese, le istituzioni, le comunità locali, dipendenti dovrebbero solo attendere in silenzio, passivamente le scelte del gruppo, magari stendendo «un tappeto rosso» a Marchionne, come suggeriva un paio d'anni fa un importante amministratore locale.

UN PERICOLOSO RITIRO

La realtà oggi è che la Fiat ha una presenza industriale più ridotta in Italia, quasi residuale per l'auto e i suoi numeri sono deludenti sul fronte della produzione, delle vendite, delle quote di mercato. Due anni fa, non è passato un secolo, Marchionne annunciò al Lingotto il piano "Fabbrica Italia" che, in sintesi, prevedeva il rilancio dell'industria dell'auto grazie a un piano di investimenti di 20 miliardi di euro che la Fiat avrebbe realizzato in quattro anni. L'obiettivo era il raddoppio della produzione nazionale di auto, da 650vetture del 2009 a 1,4 milioni nel 2014, con dieci modelli nuovi e sei restyling. Il 65% di questa produzione, parole di

L'INCHIESTA

RINALDO GIANOLA
MILANO

La produzione di auto in Italia per la Fiat è residuale. Ma le scelte di Marchionne segnano la volontà della famiglia di portare lontano investimenti e attività

Marchionne, sarebbe stato destinato all'esportazione. Per tutti gli stabilimenti italiani, ad esclusione di Termini Imerese destinato alla chiusura, l'amministratore delegato aveva elencato gli obiettivi di utilizzo degli impianti e di aumento della capacità produttiva.

Il 2014 si sta avvicinando, ma del famoso piano non si parla più, i nuovi modelli non si vedono, la nuova 500 ad esempio è stata dirottata da Mirafiori a Kragujevac in Serbia grazie ai generosi contributi pubblici del governo di Belgrado. Negli stabilimenti italiani solo Pomigliano d'Arco ha ottenuto un modello, la Nuova Panda, ma più della me-

...

Exor, la finanziaria degli Agnelli, realizza ormai il 62% dei ricavi lontano dall'Europa

tà degli ex dipendenti è ancora fuori. La produzione di auto della Fiat in Italia non è finora decollata. I numeri sono desolanti e i paragoni aiutano a capire. Lo stabilimento della Nissan di Sunderland in Gran Bretagna, con circa 5000 dipendenti diretti, ha prodotto nel 2011 ben 480mila auto, un numero paragonabile all'intera produzione della Fiat in Italia. Il nostro Paese, a causa della crisi e del rinvio degli investimenti della Fiat, è diventato uno dei più modesti produttori di auto in Europa, dopo esser stato per decenni ai vertici con Germania e Francia. Lo scorso anno la produzione italiana di auto e veicoli industriali (circa 790mila unità) è stata inferiore non solo a Germania, Francia, Spagna, Gran Bretagna ma anche a Repubblica Ceca, Polonia, Turchia e si sta avvicinando pure la Slovacchia. L'Europa ha un problema di eccesso di capacità produttiva, ma perché devono chiudere le nostre fabbriche mentre a Sunderland si pianificano altri modelli e la creazione di 3000 nuovi posti di lavoro?

L'ITALIA SENZA PRODUZIONE

Il problema della caduta della produzione di auto non riguarda solo la Fiat che, come dice sobriamente Mario Monti per non disturbare il manovratore, deve produrre dove più ha convenienza, ma coinvolge l'intero Paese, decine di migliaia di lavoratori, centinaia di imprese dell'indotto e più in generale l'idea stessa di una presenza industriale rilevante, storica, che rischia di svanire con grave danno per molti. Marchionne naturalmente deve fronteggiare una congiuntura nerissima in Italia e in Europa ed è comprensibile, dal semplice punto di vista degli interessi e del profitto, che egli preferisca produrre in Polonia o in Serbia, oppure godersi la ripresa dell'auto in America, invece che privilegiare le radici italiane. Questo richiamo nazionalistico non serve a nessuno. Al nostro Paese oggi farebbe un gran bene poter conta-

FABBRICA ITALIA (Lingotto, aprile 2010)

***Investimenti di 20 miliardi in Italia entro il 2014**

***Raddoppio della produzione di auto in Italia da 650 mila (2009) a 1,4 milioni l'anno (2014)**

***Esportazione del 65% della produzione italiana di auto**

***Capacità produttiva annua prevista al 2014**

MIRAFIORI: 300mila vetture

CASSINO: 400mila

MELFI: 400mila

POMIGLIANO: 250mila

SEVEL: 250mila

re su altri produttori di auto e di veicoli commerciali di livello internazionale capaci di utilizzare gli impianti, le capacità professionali, la passione di manager e lavoratori italiani. Per cambiare le sorti dell'industria dell'auto in Italia non si può più fare affidamento solo sulla Fiat i cui interessi sono sempre più lontani e che ha dimostrato, nella gestione Marchionne, di non poter tollerare nemmeno l'assunzione di dipendenti iscritti a sindacati non graditi, che osano esprimere democraticamente il loro dissenso.

Le scelte di Marchionne possono piacere o meno ma non sorprendono, rap-

...

Produciamo meno auto di Polonia, Repubblica Ceca, Turchia. E Marchionne annuncia altre chiusure

presentano in modo evidente e diretto le strategie, le aspirazioni, gli interessi dei suoi azionisti, della famiglia Agnelli i cui eredi sembrano proiettati sempre più in una dimensione internazionale. L'evoluzione degli investimenti degli ultimi anni, le scelte strategiche, il progressivo ridimensionamento dell'Italia come territorio d'affari, sono segnali chiari di una strategia che porta gli eredi Agnelli altrove.

AGNELLI D'AMERICA

Qualche numero può aiutare a capire. Il 62% dei ricavi di Exor, la finanziaria della famiglia Agnelli che ha preso il posto della vecchia Ifi, è stato realizzato al di fuori dell'Europa nel 2011. La composizione dei ricavi della holding guidata da John Elkann è così ripartita: il 33% nell'area di libero scambio del Nord America (Nafta), il 38% in Europa, il 29% nel resto del mondo (in particolare America Latina e Asia del Pacifico). Il principale singolo mercato per

Cassino, «lo stabilimento di troppo» non ci sta

- Qui lavorano in 3mila 900 e ora hanno paura
- Già si lavora solo tre giorni a settimana

MASSIMO FRANCHI
INVIATO A CASSINO (FR)

Al possibile «stabilimento di troppo», fatte tese e poca voglia di parlare. Buona parte dei 3.900 lavoratori della Fiat di Cassino scoprono le parole di Marchionne all'uscita dal primo turno. «Per arrivare alle 6 qua si va a letto presto», spiega Giuliana. Sotto il sole cocente nella piana di Piedimonte San Germano legge una copia de *La Stampa* che l'azienda regala agli operai all'uscita. In prima pagina c'è la foto della "500L" e solo nell'occhiello si citano le parole del «capo»: «Se le vendite non ripartono in Italia c'è uno stabilimento di troppo». Giuliana legge e commenta: «Di essere a rischio lo sapevamo, di certo non chiuderanno in Serbia dove fanno questa nuova Cinquecento».

Fra l'una e mezza e le due, l'ingresso numero 1 dello stabilimento Fiat Group Automobiles è ancora un formicaio di

centinaia di autobus blu provenienti da tre regioni e auto che escono dai parcheggi. A parlare meno volentieri sono i lavoratori non sindacalizzati o quelli iscritti ai sindacati "firmatari" degli accordi stile-Pomigliano. La preoccupazione la si legge sui volti. Come quello di Ilenia, 35 anni, capello corto e passo svelto, «iscritta alla Uilm», che spiega: «Certo che abbiamo paura, la possibilità che chiudano c'è e anche se i nostri del sindacato ci rassicurano, non dormiamo certo bene». Come quello di Tiziana, 36 anni, di Cassino, iscritta alla Fim Cisl e da anni 15 anni al reparto Montaggio: «Ho due bimbi piccoli e sono separata, è chiaro che se chiudesse la fabbrica per me e la mia famiglia sarebbe la fine. Già con 2 giorni di cassa a settimana lo stipendio supera di poco i mille euro ed è già dura, ma almeno lavoriamo». Se provi a chiedere da quanto tempo va avanti la cassa integrazione che quasi dimezza i giorni di lavoro, le

risposte sono diverse: «Da tanti mesi che sembra da sempre - sintetizza Costanzo Caramadre, dell'Ugl -. Siamo spaventati dalle parole di Marchionne ma l'unica cosa che possiamo fare è continuare a lavorare al meglio per dimostrarci che lo stabilimento da chiudere non è Cassino».

In pochi conoscono la storia de *La scelta di Sophie*, il film citato da Marchionne per spiegare mesi fa che per lui decidere quali (a quel tempo erano due) stabilimenti da chiudere era come per una madre scegliere quale figlio mandare a morte. Però capiscono benissimo la strategia del manager nato a Chieti, esattamente cento chilometri da qui. «Puntano sulla nostra paura e così sperano di piegarci, ma la vittoria di quelli di Pomigliano ci dà fiducia», spiega Lucio Ribaud, ex rsu della Fiom.

Chi c'era quasi fin dall'inaugurazione del 1972, «quando facevamo la 126», è Antonio, 63 anni di Sora. Barba bianca e faccia tirata, Antonio ricorda «come se fosse oggi lo sciopero indetto dal Pci nell'ottobre del '79, quando continuava ad uscire gente con il corteo già lontano un chilometro. Eravamo in



15mila a lavorare qui, praticamente ogni famiglia della Provincia aveva un parente in Fiat». Quello spirito non tornerà più? «Beh, qualche segnale che le cose stiano cambiando c'è». «Anche perché - gli subentra Delio, 45 anni di Formia, anche lui dei Cobas e «pronto ad una candidatura in Parlamento con Beppe Grillo» - secondo i rumors i primi a saltare saranno i capi e quindi anche loro iniziano a capire che seguire le direttive dell'azienda senza fiutare non li salva».

Qui a Cassino non è ancora arrivato il pannello stile-Pomigliano e Kragujevac «Noi siamo quello che facciamo». Agli ingressi campeggia invece la pubblicità della Giulietta che rimanda ai versi di Shakespeare: «Sono Giulietta e sono fatta della stessa materia di cui sono fatti i sogni». Si tratta dell'unico modello prodotto a Cassino che «tira, anche se solo sul mercato estero». Cassino è in cima, insieme a Melfi, per il toto-chiusura per un motivo molto semplice: produce modelli vecchi: «Bravo e Delta rischiano di uscire di produzione a fine anno - ammettono anche i sindacalisti "firmatari" - e la Giulietta è un'auto che non può