

IL CASO FIAT

La responsabilità di chi ha diviso i lavoratori

IL COMMENTO

BRUNO UGOLINI

IL MANAGER DELLA GLOBALIZZAZIONE CHE VINCE IN AMERICA, con i soldi di Obama, e rilancia la Chrysler. Il manager che in Italia fallisce insieme al suo grandioso piano "Fabbrica Italia". Un piano che doveva sfornare vagonate di prodotti e un esercito di posti di lavoro sicuri. L'Italia si divide su queste due facce della drammatica vicenda Fiat. Ma quasi tutti si scordano di una terza faccia che ha avuto successo e che continua a insidiare non solo il mondo del lavoro, bensì la coesione sociale del Paese, la possibilità di dar vita a relazioni tra capitale e lavoro basate almeno sul rispetto dei diversi ruoli.

Siamo stati coinvolti per mesi e mesi tra assemblee, referendum, articoli otto cari ai ministri del centro-destra. I cronisti correvano da Pomigliano, a Mirafiori, a Melfi, a Termini Imerese. Gran parte dei commentatori schernivano la Fiom e le sue pretese di voler vedere quel fatidico "piano industriale" sempre rimasto nell'ombra e che solo ora sembra riapparire, completamente scarnificato. Gruppi non modesti d'ingegneri giuristi (no, non Pietro Ichino) denunciavano il massacro del diritto del lavoro.

La terza faccia era all'insegna dei diktat:

...
Il diktat è stato prendere o lasciare senno andiamo via

...
Così hanno isolato la Fiom e tolto l'Unità dalle bacheche

un'organizzazione del lavoro chapliniana. E chi insisteva a non stare al gioco - vedi la Fiom - veniva espulso, ricorrendo con luciferina astuzia a una correzione conquistata (vedi come vanno le cose) da un antico referendum dell'ultra sinistra. Addirittura si staccavano le pagine de *l'Unità* dalle bacheche operaie come se improvvisamente il giornale fosse riconosciuto come un foglio eversivo, iper-rivoluzionario.

E così i sindacati si spaccavano, gli accordi (tra i metalmeccanici, non tra i seguaci del chimico Giorgio Squinzi) si facevano separati, le aule dei tribunali si riempivano di vertenze. Non contento il manager globalizzante spaccava anche il fronte imprenditoriale, considerato come un nucleo di pappe molli, uscendo dalla sua organizzazione la Federmeccanica, sperando di esportare in Italia un modello moderno: la giungla dei rapporti di lavoro dove ognuno fa per sé. E molti, sempre tra i noti commentatori, suonavano la tromba e spiegavano che era solo l'inizio di una polverizzazione delle organizzazioni imprenditoriali.

Ecco, per quanto riguarda questa terza faccia, Marchionne per ora non è fallito. Ha portato a casa seri risultati. E il suo seme avvelenato continua a gettare germogli. Sarebbe necessario un diserbante. Fatto sta che la Federmeccanica oggi fa partire le trattative per il rinnovo del contratto di lavoro senza la Fiom, il sindacato principale.

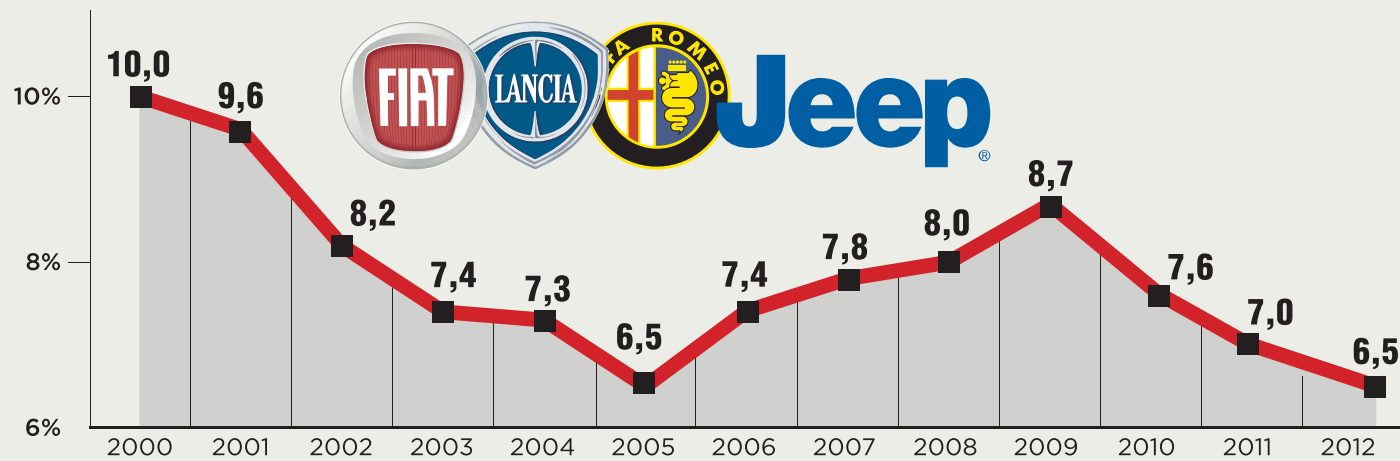
Io non credo serva a qualcosa irridere a chi aveva creduto nelle promesse Fiat. C'è semmai da chiedersi che cosa è servito questo sconquasso e a che cosa serve prolungarlo. Non certo a vendere le automobili, a dare fiato al lavoro e all'economia. Bisognerebbe, senza ripicche reciproche, correre ai ripari, non solo per impedire che l'Italia perda un altro pezzo d'industria definitivamente. Ma anche per ridare al lavoro, ai metalmeccanici in primo luogo, il ruolo che hanno sempre avuto.

Un ruolo d'avanguardia davvero, forte della propria unità. Soprattutto nel ciclone della crisi è assurdo vedere un movimento sindacale che marcia diviso (in Europa non succede). Solo una seria mobilitazione unitaria che colga anche le interessanti sortite nel campo padronale (anche se Cesare Romiti e Della Valle non sono di certo diventati di colpo angioletti misericordiosi) può cercare di invertire la rotta. Sui temi della crescita (la vera priorità) e su quelli delle regole del lavoro. Magari senza attendere, ancora una volta, futuribili referendum.

Marchionne concede

QUOTE FIAT IN EUROPA

5,2% ad agosto 2012 (5,8% ad agosto 2011, 6,5% a luglio 2012)



Fonte: ACEA - fino al 2005: Ue15+Efta (Svizzera, Norvegia, Islanda); dal 2006 Ue27+Efta

ANSA-CENTIMETRI

LUIGINA VENTURELLI
MILANO

Forse ogni dubbio sulla permanenza di Fiat in Italia verrà chiarito sabato pomeriggio alle 16, quando intorno a un tavolo di Palazzo Chigi si siederanno i vertici del gruppo - l'amministratore delegato Sergio Marchionne accompagnato dal presidente John Elkann - e tutti gli esponenti del governo che possono avere una qualche voce in capitolo - il premier Mario Monti, il ministro dello Sviluppo economico Corrado Passera e quello del Lavoro Elsa Fornero. Un incontro, «non una convocazione» dall'esecutivo, ci ha tenuto a precisare il presidente del gruppo John Elkann.

UN PAESE IN ATTESA DI RISPOSTE

Ieri, finalmente, c'è stata la tanto attesa telefonata tra il presidente del Consiglio e il manager del Lingotto, e le preoccupazioni suscitate nel Paese dalle sue dichiarazioni sull'abbandono del

piano Fabbrica Italia possono rimanere congelate per qualche giorno. In attesa che l'esecutivo tenti il tutto per tutto per conservare la struttura portante dell'industria nazionale, e in attesa che il Lingotto scopra finalmente le sue carte e si decida a «fornire il quadro informativo sulle prospettive strategiche del gruppo» come promesso nel comunicato ufficiale dell'incontro.

Almeno, così spera l'Italia del lavoro e della produzione. Ma l'attesa parola definitiva potrebbe non arrivare, se il premier decidesse di attenersi al suo credo liberale (dall'ultimo incontro con l'ad uscì dicendo che «Fiat ha il diritto di investire dove vuole»), e se Marchionne continuasse a lamentare la crisi dell'auto e a sfoderare buone intenzioni, senza mai sibilanciarsi sul futuro.

Anche nell'intervista rilasciata ieri a *Repubblica* ha mantenuto questo doppio binario di comunicazione, privo, in fin dei conti, di risposte concrete. Prima il manager di Torino ha dichiarato

tutta la sua volontà di rimanere, come è solito fare dopo le sue periodiche minacce di abbandono del Belpaese. Poi ha sottolineato i dati finanziari che dovrebbero, invece, fargli decidere altrimenti. Ha assicurato che la Fiat resterà in Italia: «Manterrò il Lingotto nel Paese con i guadagni fatti all'estero», visto che ad oggi il gruppo «sta accumulando perdite per 700 milioni in Europa, e sta reggendo a questa perdita con i successi all'estero, Stati Uniti e Paesi emergenti».

IL CROLLO DEL MERCATO DELL'AUTO

Gli ultimi dati sul settore dell'automobile non sembrano smentirlo: le vendite del gruppo in Europa ad agosto sono scese del 17,7% rispetto allo stesso mese del 2011, facendo così scendere la quota di mercato Fiat al 5,2% contro il 5,8% dell'anno precedente.

Il che spiegherebbe l'accantonamento del prossimo piano industriale da 20 miliardi d'investimenti e l'assoluta

«Ritroviamo l'unità dei sindacati per salvare le fabbriche e il lavoro»

LAURA MATTEUCCI
MILANO

«Ho tanta voglia di un'azione unitaria, con una proposta forte e responsabile, come sono convinto sappiano fare i sindacati confederali. La domanda è: su quali posizioni? Contestatarie o di responsabilità? In questo momento così confuso e drammatico, l'unica realtà che parla ancora alla gente sono i sindacati. Siamo il solo elemento di connessione, e questo significa che dobbiamo agire con consapevolezza, serietà e realismo». Il segretario della Cisl, Raffaele Bonanni, si riferisce alla questione Fiat ma non solo. Appena uscito dall'incontro («molto utile») con il sindaco di Torino Piero Fassino, lancia una battuta all'ex numero uno di Fiat Cesare Romiti, che l'ha accusato di non aver contrastato le scelte dell'attuale vertice («Romiti farebbe bene a pensare ai 30mila che ha licenziato»), ma vuole sfuggire al gioco al massacro di recriminazioni e divisioni senza fine. E rilancia: il suo obiettivo ultimo è fatto di proposte al governo per recuperare crescita e produttività, soprattutto per «stanare investimenti», come dice, senza i quali non c'è lavoro, né occupazione, né sviluppo. **Sabato finalmente Marchionne vede Monti: che cosa si aspetta dall'incontro? Quali sono i punti su cui il governo deve pretendere risposte?**

«Il governo fa bene a stare alle costole di Marchionne, e farebbe bene a mettere in campo tutte le politiche necessarie per incentivarlo ad investire. Il punto essenziale che l'ad deve chiarire è se il piano Fabbrica Italia è stato accanto-

L'INTERVISTA

Raffaele Bonanni

«La divisione è stata un errore, sarei felice di rinunciare a qualche mia opinione. Ma l'obiettivo sia attrarre investimenti, quindi occupazione»



nato per sempre, o temporaneamente sospeso perché le oggettive, difficilissime condizioni di mercato - che penalizzano Fiat come del resto tutte le case automobilistiche - non ne permettono l'attuazione. Quando il mercato riprenderà, sarà ancora valido? Una risposta negativa a questa domanda non la caprei. Un conto è soprassedere, un altro archiviare. Senza quel piano non solo perderemmo occupazione, ma daremmo anche l'impressione che l'Italia non è in grado di ospitare grandi investimenti. Un segnale politico e finanziario molto negativo, che assolutamente non ci possiamo permettere. Solo degli irresponsabili, che alimentano l'autolesionismo nazionale, possono pensare di non dover più puntare su quel piano, tra cui vedo molti che parlano di Fiat come fosse una municipalizzata».

Forse lo fanno perché negli anni ha beneficiato di sostegni pubblici per miliardi.

«Quei miliardi hanno significato fabbriche aperte, occupazione e lavoro. E comunque il passato è passato, inutile ridiscuterne».

Però dall'intervista rilasciata a Repubblica, sembra che Marchionne batta di nuovo cassa allo Stato.

«Non mi pare che i contribuenti siano disposti a ripetere quanto è stato fatto negli anni Ottanta. Raddoppiare il nostro debito pubblico, e sarebbe comunque una linea sbagliata. Prenderemmo la strada di una discussione senza vie d'uscita, impraticabile. È un po' lo stesso discorso che vale anche per il sindacato e per la possibilità di azioni unitarie: bisogna capire innanzitutto qual è l'orizzonte del possibile, e perse-