

IL CASO FIAT

Le verità che il manager dei due mondi vuole negare

IL COMMENTO

ORESTE PIVETTA

«HO TROVATO OSCENE LE DICHIARAZIONI di mercoledì dei politici su Melfi». Così giudicò Marchionne. Non so che significato attribuisca lui, il manager più americano d'Italia, alla parola osceno. Osceno è ciò che offende il pudore. Tra i sinonimi: indecente, immondo, sconcio, sporco, turpe, scurrile, laido, spudorato, sudicio, schifoso, eccetera. Sembra uno sproposito che si meriti tutto questo una persona qualsiasi, magari un politico o persino un sindacalista della Fiom, una persona che si sia azzardata a mettere in campo qualche preoccupazione, leggendo di una cassa integrazione modello, se pure a rotazione e per restaurare linee produttive. Marchionne avrebbe potuto spiegare come stanno le cose, mettere sul tavolo qualche carta. È uno dei manager più pagati al mondo e, come confessa, a cinquantotto anni, ha poco «da dover dimostrare alla gente». Può pensare oltre la carriera: «Quello che faccio cerco di farlo per il bene degli altri». La responsabilità d'essere chiaro dovrebbe sentirla, soprattutto quando promette in un Paese fermo a una età «prima di Cristo» di realizzare quel miracolo che dovrebbe condurlo al «dopo Cristo», lui non si sa in quale veste, messia, profeta per conto terzi o addirittura padre eterno. Si lamenta, Marchionne. Protesta, con bella metafora questa si tutta italiana, perché la Fiat sarebbe diventata un pallone: «Viene presa a calci da tutti i politici».

Un ripasso di storia gli consentirebbe di rianimarsi un poco, registrando quanto la politica abbia amato la Fiat, quanti soldi la politica abbia concesso alla Fiat per progredire o sopravvivere, quanto la politica abbia contribuito all'espansione internazionale della Fiat (i primi a pensare alla Fiat «globalizzata», termine allora non in uso, furono certo gli Agnelli, ma accanto a loro alcuni politici tra i quali il segretario del Pci, Palmiro Togliatti). Grazie a qualche manuale, capirà quindi quanto suoni male quell'altra sua virile espressione: per il mondo politico la filiera dell'auto «è più una vacca da mungere che un patrimonio da valorizzare e rafforzare». Un po' di buon gusto consiglierebbe una preventiva autocensura, quando si vive in un Paese dove sono donne e uomini a dover subire tutti i giorni la sorte della povera mucca.

Ci spiega che senza l'Italia il suo fatturato sarebbe più alto, come se fosse colpa nostra, della Fiom o di qualche migliaio di lavoratori se lui non guadagna a sufficienza. Ci spiega che lui può produrre macchine dove vuole, in Cina, in Serbia, in Brasile, in capo al mondo. Sapendo di mentire, perché non può allontanarsi da certi mercati. Ci spiega di non poter accettare la dittatura di una minoranza, con un evidente paradosso visto che si vive in una democrazia, dove i diritti delle minoranze sono difesi (dalla Costituzione). Intervistato, disse: «Quando il 50% dei dipendenti si dichiara ammalato in un giorno specifico dell'anno, vuol dire che c'è una anomalia». Gli chiesero: in che giorno avviene tale anomalia? «Dipende da che partita c'è». Speriamo ci sia anche un arbitro con il cartellino rosso.

M. FR.

Twitter @MassimoFranchi

La domanda era tutt'altro che cattiva, quasi un assist: «E poi Melfi ad un certo punto ripartirà alla grande...». Ma ogni volta che a Sergio Marchionne viene in mente la sinistra italiana reagisce male: «Ho trovato assolutamente oscene le dichiarazioni di alcuni politici. Chiudere lo stabilimento è assolutamente normale, chi capisce un minimo di auto sa che per passare da una vettura all'altra devo ristrutturare lo stabilimento, non ho scelta, non è che faccio i panini io». L'ad di Fiat Chrysler ce l'aveva con i tanti politici di sinistra (Damiano, Fassina, Vendola) che hanno criticato l'annuncio di due anni di Cassa integrazione straordinaria per lo stabilimento lucano. Peccato che non abbia risposto al vero oggetto delle critiche: ma in questi due anni quante Punto verranno prodotte a Melfi? E soprattutto: dove verrà prodotta la Nuova Punto? Niente di tutto ciò. Rimangono i dubbi e le richieste di chiarimenti.

Chiarimenti che si possono allargare a tutti gli altri stabilimenti nonostante la nuova promessa di Marchionne: «Entro 3-4 anni daremo pieno impiego a tutti i nostri lavoratori». Promessa fatta a Milano, prima dello sfogo con i giornalisti, davanti alla platea amica del Quattroporte Day nell'intervento letto al leggio e supportato dalle immagini di mucche (per spiegare che il settore auto viene spremuto dai vari governi) e nuovi modelli non svelati (i 17 nuovi e i 7 restyling da qua al 2016) proiettate alle sue spalle.

Tornando alla politica, Marchionne ha spiegato come l'anomalia italiana non sia nella totale ambiguità del nuovo piano di investimenti, bensì nel modo in cui la politica stessa considera la Fiat: «Il vero problema è che in questo Paese siamo un oggetto politico. Siamo diventati il football politico di tutti quanti» mentre «negli Stati Uniti non è così, siamo diventati oggetto politico brevemente durante le elezioni americane. Abbiamo risposto solo per difendere l'azienda, ma è un caso strano, non succede mai». A una domanda specifica su Sel e Fiom, l'ad del Lingotto ha risposto ancora polemico: «La Fiat è qui da 114 anni. Sel quando l'azienda è nata non c'era e non esisteva neppure la Fiom (in verità è nata 23 mesi dopo, ndr)». Un affondo che provoca la reazione di Nichi Vendola, che annuncia

...

**«Devo chiudere per cambiare le linee»
Ma non chiarisce dove verrà prodotta la Punto**



L'amministratore delegato di Fiat-Chrysler, Sergio Marchionne. FOTO DANIELE VANNINI / TM NEWS - INFOFOTO

Marchionne anti-politica: «Parole oscene su Melfi»

● L'ad Fiat attacca dopo le critiche ricevute per la cassa straordinaria nello stabilimento lucano
● Poi annuncia: entro 3-4 anni piena occupazione in Italia ● Ma i nodi su modelli e tempi rimangono

che domenica sarà a Melfi con i lavoratori. Più cauta invece la risposta di Marchionne alla domanda su chi diventerà il nuovo premier: tra Bersani e Monti non sceglie, ribadendo che «la Fiat è filogovernativa, non ha mai fatto una scelta del genere, non me lo chiedete nemmeno».

Per il resto il manager canado-abruzzese ha spiegato di considerare l'auto elettrica «una perdita di soldi al limite del masochismo» tutt'altro che ecologica («con ricerche scientifiche che le considerano una minaccia ambientale»),

puntando sul metano («oggi il carburante più pulito disponibile in natura») e in cui «l'Italia detiene un indiscutibile primato».

In chiusura poi Marchionne, con una sola frase, ha rimesso in discussione tutte le promesse precedenti. Riferendosi al «positivo» progetto dell'Unione europea «Cars2020» per aumentare la produzione di auto nel biennio, l'ad Fiat-Chrysler ha ricordato: «In un mercato disastroso come quello del 2012 gli unici ad aver aumentato le vendite in Europa sono stati Kia e Hyundai».

E la storia rischia di ripetersi con i negoziati avviati in Giappone: un accordo con questo Paese metterebbe a rischio dai 35mila ai 73mila posti di lavoro».

A Torino intanto quasi a sorpresa Fiat e sindacati firmataro non trovavano l'accordo definitivo sul rinnovo del contratto di gruppo. Lo scoglio è sempre quello dell'aumento dei 40 euro che l'azienda vorrebbe legare alla presenza al lavoro, non garantendoli in caso di malattia. Il tutto è rimandato al 28 gennaio. Mentre il 30 Marchionne inaugurerà il nuovo stabilimento di Grugliasco e incontrerà gli analisti. Quale occasione migliore per festeggiare l'accordo e non lasciare gli 86mila lavoratori del gruppo privi dell'aumento salariale mentre tutto il resto dei metalmeccanici italiani avrà la prima tranche di 35 euro derivanti dal nuovo contratto nazionale?

Mirafiori e le altre, cosa resterà delle fabbriche?

La nuova promessa di Marchionne suona più che positiva: pieno impiego per i lavoratori italiani del gruppo entro 3 o 4 anni. Peccato che andando ad analizzare la situazione degli stabilimenti ad oggi, si scopre come per quella data (2016-2017) la gran parte degli 86mila lavoratori del gruppo Fiat in Italia potrebbe trovarsi già in mobilità. Licenziati, cioè. Dopo aver finito tutti gli ammortizzatori sociali possibili. Fra cui la cassa in deroga. Quella che, a differenza della cassa ordinaria (pagata da aziende e lavoratori) e quella straordinaria (pagata in parte anche dallo Stato), è totalmente a carico dello Stato.

Marchionne inizierà il suo tour di annunci fra meno di due settimane. Mercoledì 30 gennaio sarà a Grugliasco per inaugurare le «Officine Maserati Grugliasco». Si tratta dello stabilimento ex Bertone, chiuso da sei anni. I 600 lavoratori rimasti (e stremati da sei anni di cassa), torneranno a produrre un'auto: la Quattroporte Maserati. Certamente una buona notizia per loro. Meno per i lavoratori della Maserati di Modena. I 600 vedono svanire il nuovo modello inizialmente destinato allo stabilimento emiliano. «E, ora, dello stabilimento di Modena cosa sarà?». A chiederselo è anche il capogruppo Pd in consiglio provinciale, Luca Gozzoli in un'interpellanza: «Dai capannoni dell'ex Bertone usci-

IL PUNTO

MASSIMO FRANCHI
ROMA

Tra tre-quattro anni Marchionne forse non ci sarà e la Fiat sarà diversa. Le incertezze su Cassino, Pomigliano e anche sulla Maserati a Modena

ranno nuovi modelli Maserati segnando il destino della produzione modenese», spiega Gozzoli, chiedendo «un'iniziativa amministrativa e politica per sensibilizzare l'opinione pubblica sul caso Maserati per scongiurare l'abbandono della produzione sul nostro territorio. Modena, terra di motori, non può subire questo smacco».

PUNTO, MIRAFIORI E CASSINO

Di Melfi e dell'enigma Punto si è scritto sopra. Tutti gli analisti danno per certo che la Nuova Punto sarà prodotta lontano dall'Italia, l'unica incognita è dove: Polonia (per ripagarla dello «scippo» della Panda finita a Pomigliano), Serbia (come secondo modello previsto dall'accordo con il governo) o (la meno

probabile) Turchia. Molto peggio di Melfi stanno ad oggi i 5mila lavoratori di Cassino e i 6mila che lavorano sulla produzione a Mirafiori. Entrambi gli stabilimenti producono ormai un solo modello (Giulietta a Cassino, Mito a Torino) non certo tra i più venduti. Da mesi, se non anni, lavoratori e sindacati attendono l'annuncio di nuovi prodotti. A Cassino stanno per finire le 52 settimane di cassa integrazione nel biennio. Da Detroit per la prima volta Marchionne ha parlato della possibilità di produrre a Cassino un'Alfa Romeo da vendere negli Usa. Ma anche in questo caso i tempi di messa in produzione sono lunghissimi e la prospettiva di un altro anno di ammortizzatori sociali (cassa straordinaria o in deroga) è quasi una certezza. A Mirafiori invece siamo già alla Cassa straordinaria per crisi. Qui era inizialmente prevista la produzione della 500L, poi dirottata in Serbia. Ora si spera nei rumors che vogliono l'arrivo di un nuovo modello di Suv, naturalmente da vendere oltreoceano, nuovo mantra dell'azienda globale.

Davanti a tutti c'è Pomigliano. Qua, dove tutto è cominciato, la riorganizzazione è stata completata da un anno. Nuova fabbrica, nuovo modello, ma solo uno: la Panda. Che ad oggi dà lavoro (ad intermittenza, perché la Cig c'è anche qua) a meno della metà degli oltre 5mila lavoratori della vecchia fabbrica.

E il problema è proprio questo: il 14 luglio scadrà la Cassa integrazione straordinaria per i 1.400 lavoratori non ancora riassunti. Cosa succederà quel giorno? Se la Fiom accusa gli altri sindacati di aver sostanzialmente avallato l'idea che siano degli esuberanti, Fim e Uilm in questi mesi hanno dovuto riconoscere che il problema esiste, arrivando addirittura a ipotizzare la soluzione inizialmente proposta dalla stessa Fiom: la solidarietà (o la rotazione) per tutti i lavoratori di Pomigliano. Il rompicapo si sovrappone alla vicenda dei 19 lavoratori Fiom riassunti per la sentenza del giudice di Roma. La procedura di mobilità voluta come ritorsione dall'azienda scade a metà maggio. Per quel giorno Fim e Uilm sperano di trovare una soluzione complessiva che eviti licenziamenti e mobilità per tutti.

IL DRAMMA DELL'INDOTTO

A parte la Sevel di Atessa dove si producono camion e dove l'uso della cassa è stato minore, questa è la tetra situazione degli stabilimenti Fiat. Ma peggio di tutti stanno i lavoratori dell'indotto Fiat. Una giungla di medie e piccole aziende letteralmente bloccate dal sostanziale blocco di produzione del Lingotto. Nel 2013 si stimano che siano a rischio ben 220 mila posti di lavoro. Per molti dei quali gli ammortizzatori sociali sono molto minori o inesistenti.