



La linea di montaggio della nuova Panda nello stabilimento di Pomigliano d'Arco. FOTO L'ESPRESSO

Dove porta la rottura di Marchionne da Fabbrica Italia a fabbriche ferme

SEGUE DALLA PRIMA

La nostra amata Mirafiori, la storica cattedrale dell'industria dell'auto italiana, nel 2012 ha prodotto meno di 50mila auto. I numeri del 2013 è meglio non conoscerli.

È vero che Sergio Marchionne non vuole più sentir parlare del piano Fabbrica Italia, quello da venti miliardi di euro di investimenti in quattro anni rimasto solo un'illusione mediatica, però non si può proprio fare a meno di ricordare che secondo quel documento, tanto apprezzato dalla politica, dalle istituzioni, da una parte del sindacato, prima di essere negato dal manager, Mirafiori avrebbe dovuto produrre 300mila auto nel 2014. Invece alle Carrozzerie i 5500 dipendenti vedono la fine della cassa integrazione straordinaria a settembre e non sanno nulla, non hanno notizie di cosa succederà, di quando finalmente arriveranno le nuove produzioni promesse.

TIMORI E INCERTEZZE SUL LAVORO

La paura, l'incertezza del futuro dei lavoratori torinesi sono sensazioni che vivono anche i loro colleghi delle altre fabbriche Fiat, come Cassino, Pomigliano, Melfi. Ed emerge, sempre più, la delusione dei dipendenti della Fiat per aver accettato nel 2010 le condizioni organizzative, contrattuali, le "rotture" imposte di Marchionne, perché pensavano di poter ottenere un posto sicuro, un futuro sereno, seppur con una compressione dei diritti in fabbrica. Invece, niente. Non ci sono certezze. La strategia di Marchionne in Italia ha prodotto spaccature e tensioni, ha spostato altrove produzioni annunciate e promesse, ha chiuso fabbriche e interrotto produzioni (Termini Imerese, Irisbus, CNH di Imola) senza che i diversi governi, le istituzioni locali, la politica potessero dei limiti all'azione di Marchionne. È comprensibile che la missione americana, il controllo di Chrysler, la dura partita coi sindacati Usa per ottenere le loro azioni, l'attenzione e gli investimenti in mercati forti come il Brasile abbiano ridotto l'interesse per l'Italia e l'Europa, anche se le dichiarazioni ufficiali sono sempre state di segno contrario.

Ma la strategia del manager del Lingotto in Italia oggi appare più debole, la sua ricetta «innovativa» delle relazioni industriali e dei contratti appare perdente, per non parlare delle quote di mercato in Italia e in Europa. Mar-

IL DOSSIER

RINALDO GIANOLA
MILANO

La produzione Fiat in Italia è ai minimi termini, l'industria dell'auto appare residuale e da Mirafiori a Cassino cresce la paura dei lavoratori per il futuro

chionne non immaginava certo di dover fare i conti con la forza della legge, con le sentenze della Corte Costituzionale che gli hanno imposto di far rientrare in fabbrica i delegati Fiom, discriminati, licenziati, penalizzati per la loro adesione al sindacato dei metalmeccanici della Cgil come avveniva negli anni Cinquanta. Ora, dopo essersi arreso alla legge, Marchionne rilancia con la solita minaccia di andarsene, di produrre altrove, se non ci sarà una nuova legge sulla rappresentanza, sull'esigibilità dei contratti. I colpi di coda della Fiat determinati dalla sconfitta, davanti alla legge e all'opinione pubblica, potrebbero essere pericolosi.

Per la verità un accordo sulla rappresentanza è già stato definito a maggio da Confindustria e sindacati confederali, ma Marchionne non può accettarlo senza fare un'altra retromarcia clamorosa perché la Fiat, convinta della bontà del suo progetto, ha abbandonato l'organizzazione dell'industria privata e si è costruita un suo modello contrattuale, tutto particolare, che però, alla prova dei fatti, non funziona. Se la «formula Marchionne» avesse fatto ripartire la produzione delle fabbri-

che Fiat, se avesse rilanciato l'industria dell'auto italiana (una volta tra le prime nel mondo), magari i lavoratori avrebbero chiuso un occhio. Ma la situazione delle fabbriche italiane è difficile, rimane sull'orlo dell'emergenza, gli investimenti sono insufficienti, non si vedono nuovi modelli e gli ultimi successi, come la 500 e la 500L, arrivano dalla Polonia e dalla Serbia e di quella quota del 30% del mercato italiano dell'auto detenuto dal Lingotto solo una piccola parte, circa un quinto, è rappresentata da auto prodotte realmente in Italia.

C'è la Nuova Panda a Pomigliano d'Arco, ma occupa una sola linea mentre prima per la produzione Alfa Romeo erano attive due linee. Così a Pomigliano, il primo impianto a sperimentare la «formula Marchionne», sono occupati circa 2200 dipendenti, ma altri 2000 restano fuori e non si sa bene che fine faranno con questi chiari di luna. C'è poi la nuova Maserati a Grugliasco, con un migliaio di addetti. Ma mancano nuovi modelli di successo, di massa, da produrre nelle fabbriche italiane, per rinnovare la storia Fiat.

LA LEGGENDA DEL RILANCIO

Il rilancio dell'Alfa Romeo, promesso fin dalle prime mosse di Marchionne al Lingotto, è rimasto solo sulla carta, rinviato di anno in anno, di piano in piano, ma naturalmente sempre con l'obiettivo dichiarato di conquistare l'America come ai tempi della Duetto de *Il Laureato*. L'interesse della Volkswagen per la casa del Biscione è stato sempre respinto da Marchionne, ma forse si potrebbe almeno verificare se i tedeschi hanno qualche solido progetto per rilanciare un pezzo storico dell'industria dell'auto tricolore.

In conclusione l'offensiva di Marchionne per modernizzare l'industria italiana non è riuscita per ora ad assicurare lavoro e produzione, in tre anni siamo passati dal sogno di Fabbrica Italia all'incubo delle fabbriche chiuse. Marchionne e gli eredi Agnelli, i cui interessi sono sempre più lontani dall'Italia e dall'Europa come dimostra il bilancio Exor, non hanno però rinunciato a investire nel *Corriere della Sera* dove solo saliti fino al 20%. Meglio battere Diego Della Valle in via Solferino piuttosto che privilegiare le vecchie fabbriche di auto. Marchionne, a ben vedere, non è poi così diverso dagli altri epigoni dei salotti.

...
La «formula Marchionne» non garantisce lavoro e produzioni, però la Fiat investe nel Corriere



L'ingresso di Mirafiori a Torino. FOTO L'ESPRESSO

Maurizio Martina. Palazzo Marino si è, infatti, lamentato dei 132 milioni decurtati, a fronte dei 94 subito dalle altre città con più di 500mila abitanti, puntando a ottenere il riconoscimento di una cifra quanto più prossima ai 38 milioni. L'assessore, al termine del giro di incontri giudicato «molto positivo», ha voluto ringraziare gli interlocutori per aver «raccolto prontamente la richiesta» di un confronto. «È stato espresso l'impegno - ha detto Balzani - che, anche in previsione di Expo e del semestre europeo, uno dei prossimi consigli dei ministri sia varato un provvedimento che avvicini quanto più possibile Milano alle altre città di pari classi demografica».

Sindacati e imprese, quel patto che serve alla ripresa

IL COMMENTO

PAOLO GUERRIERI

SEGUE DALLA PRIMA

Allo stesso tempo, il fatto che sia stato presentato proprio alla Festa Democratica potrebbe offrire un'occasione unica per rimettere al centro del confronto pregressuale del Pd, ancora troppo concentrato su nomi e schieramenti, una serie di temi di fondamentale importanza per far uscire l'Italia dalla gravissima crisi in cui è tuttora immersa. Il documento delle parti sociali denota, innanzi tutto, una piena consapevolezza della fase per certi versi eccezionale che stiamo attraversando. È una crisi che ha assunto contorni addirittura più gravi di quella degli anni 30, proprio perché l'economia italiana è stata una delle più colpite in Europa e il suo stato di salute era già debole prima della crisi. Altrettanto condivisibile è l'enfasi

posta nel documento sulla necessità di tornare a crescere per il nostro Paese, visto come una sorta di imperativo categorico, non solo per smaltire l'elevato stock di debito pubblico accumulato, ma per cercare di sanare le forti disuguaglianze sedimentatesi in questi anni.

Sul che fare, il primo obiettivo immediato resta quello di sostenere i timidi segnali di ripresa che si stanno profilando. L'altro è intervenire sui problemi strutturali che ci affliggono da tempo e che sono sintetizzati dal prolungato ristagno della produttività italiana, un fondamentale indicatore dell'efficienza di un sistema economico. È questo d'altra parte l'unico modo per difendere e migliorare i livelli di reddito e benessere del nostro Paese. Ora, tra la crescita della produttività e quella del sistema industriale esiste una correlazione positiva molto stretta nel nostro Paese, con due implicazioni forti sottolineate dalle parti sociali: la prima è la necessità di fermare la

profonda erosione in corso della nostra base industriale. La seconda è che solo il rilancio nei prossimi anni dell'industria e delle politiche ad essa collegate potrà consentire di innalzare la dinamica futura della crescita italiana.

Ciò comporta mettere in campo una molteplicità di interventi che interessano due ambiti ugualmente rilevanti e strettamente intrecciati. Da un lato le politiche volte a rendere più efficiente e modernizzare l'ambiente esterno in cui il sistema produttivo e le imprese operano (sistema fiscale, infrastrutture materiali e immateriali, intermediazione finanziaria, e così via). Dall'altro, quelle volte a incidere direttamente sulla vita delle imprese per superare le debolezze esistenti (ridotta dimensione, diversificazione tecnologico-produttiva, organizzazione e innovazione, internazionalizzazione, mercato del lavoro).

Il documento, in realtà, si sofferma molto di più sul primo insieme di temi,

elencando molti suggerimenti e proposte, assai meno sul resto. Del tutto condivisibile, viceversa, è l'indicazione sia di interventi utili a sostenere la domanda sia di politiche cosiddette d'offerta, compresi investimenti a medio e lungo termine, pubblici e privati, in tutta una serie di comparti che potrebbero trasformarsi in nuovi motori della crescita della nostra economia.

Più specificatamente, ai fini di un aggancio della ripresa, tra le proposte avanzate due appaiono fondamentali. Il primo è una riduzione significativa dell'onere fiscale oggi per lo più gravante sul lavoro e sull'attività di impresa, attraverso un intervento sul cuneo fiscale. Si potrebbe così ottenere sia un aumento dei redditi da lavoro sia una riduzione dei costi produttivi delle imprese, due provvedimenti che oltre a rispondere a sacrosante ragioni di equità appaiono in grado di contrastare la forte contrazione tuttora in corso della domanda interna. L'altro è cercare di

assicurare maggiore liquidità e credito alle imprese - vessate in questa fase da una stretta creditizia (*credit crunch*) molto forte e che non accenna ad attenuarsi - riattivando sia i canali bancari sia, soprattutto, canali di finanziamento alternativi. È richiesta per questo un'attenta regia del governo.

Se c'è una critica da muovere, infine, al documento di Genova è quella di aver trascurato il ruolo dell'Europa. È evidente che l'azione di risanamento dei singoli Stati è condizione necessaria ma non sufficiente per la ripresa: senza una spinta collettiva dei Paesi europei verso la crescita non vi sono molte possibilità di un positivo rilancio dei Paesi in difficoltà, come il nostro, a prescindere dai compiti a casa che verranno svolti. Ed è un terreno quest'ultimo in cui le forze sociali devono riuscire a trovare forme di più stretto e efficace coordinamento a livello europeo, per poter sperare di incidere assai di più di quanto - molto poco in verità - abbiano fatto finora.