

Dàgli a Marchionne

Dietro l'attacco all'ad della Fiat c'è uno scontro sull'assetto storico del capitalismo italiano. Parla Berta

Milano. "Ma se un giorno qui tornasse la Fiom?". Era aprile quando l'ho chiesto a uno dei responsabili dello stabilimento di Pomigliano. E lui? "Ha allargato le braccia: 'Dottore, una soluzione la troveremo. Mica si può fermare la fabbrica'". Quante cose sono cambiate in soli sei mesi: allora, in primavera, quando Giuseppe Berta, docente in Bocconi e storico dell'Economia, faceva quella domanda durante una visita a Pomigliano, lo stabilimento della nuova Panda era il fiore all'occhiello della Fiat dei due mondi, così come l'ha concepita Sergio Marchionne: un impianto modello, basato sulle regole più avanzate della World class manufacturing alla giapponese, sistema che funziona alla grande anche grazie all'aiuto di operai che si adattano al gioco di squadra. "Quella visita mi ha fatto una grande sensazione: si respirava la voglia di fare degli operai". Altri tempi: da allora le tute blu di Pomigliano, quelle che hanno sottoscritto le richieste di Fabbrica Italia, hanno prima riassaporato il sapore amaro della cassa integrazione. Ora temono di far parte del plotone dei 19 licenziati per fare posto agli iscritti Fiom reintegrati dal giudice. Un primo plotone, perché poi ci sarà una seconda ondata di 145 unità. E poi la scadenza di luglio, ovvero il rinnovo della cassa integrazione per altri 2.200 lavoratori. Insomma, il clima si fa rovente. E in sintonia con il consiglio di quel dirigente anonimo cresce la tentazione italiana di trovare una soluzione che possa star bene a tutti. Ma non a Marchionne. (segue a pagina quattro)

Berta spiega cosa si nasconde davvero dietro la battaglia tra la Fiom e il capo della Fiat

(segue dalla prima pagina)

Berta ricorda che oggi dovrebbe essere considerato naturale per un dirigente d'industria lavorare affinché l'Italia possa dotarsi di nuove relazioni nel mondo del lavoro. E dal suo ragionamento si intuisce che uno dei rischi di una sentenza come quella del tribunale di Roma è di allontanarci e non di avvicinarci al resto del mondo. La figura di Marchionne, in fondo, è importante anche per essere diventata (almeno in un primo momento) il simbolo di un tentativo concreto di dare una nuova rotta all'assetto storico capitalismo italiano e non c'è operazione portata avanti dal capo della Fiat che non possa non essere osservata sotto questa chiave di lettura (a cominciare dalla scelta di entrare in rotta di collisione con la **Confindustria** e a seguire con la decisione di non chiedere aiuti allo stato, neppure quando si è ritrovato a prendere una decisione sulla chiusura dello stabilimento di Termini Imerese). Anche per questo, in tutti questi mesi, l'ad della Fiat non ha esitato ad affrontare a muso duro la Fiom sempre secondo la logica che chi non accetta l'esito del voto della maggioranza dei lavoratori e non si adegua al contratto si esclude da sola, e non può stupire dunque se Marchionne non riesca ad accettare in silenzio l'imposizione di dover assumere 145 operai con il solo requisito

di essere iscritti alla Fiom anche per non mancare di rispetto a "quei ragazzi di Pomigliano che io devo difendere. Gente che non mi ha mai mollato e che devo proteggere". Un puntiglio? Una questione di principio? Oppure un'inutile provocazione che serve solo ad allargare il campo dei nemici? Berta - che ieri ha ascoltato il ministro dello Sviluppo economico, Corrado Passera, criticare Marchionne ("non entro nel merito di decisioni interne ma non mi è piaciuta la mossa che è stata fatta") - la pensa così. "Le cose potevano andare diversamente - sospira - se la Cgil avesse avuto la forza di imporre alla Fiom di sottoscrivere il contratto per poi condurre la battaglia interna. E' la soluzione passata a Grugliasco, alla ex **Bentone**, dove l'accordo è stato accettato dalle rappresentanze sindacali unitarie. Ma la Camusso si è rivelata troppo debole...".

In realtà, accusano le colombe, è stato Marchionne a commettere un peccato di arroganza, accettando senza esitazioni il muro contro muro nelle aule giudiziarie, nella presunzione che la svolta industriale di Fiat/Chrysler, foriera di vantaggi per Fabbrica Italia, fosse ormai a un passo dalla meta. Forte dei successi a Detroit, da perfezionare comunque prima dell'insediamento del presidente nel prossimo gennaio, Marchionne avrebbe potuto presentarsi in Europa con un modello vincente, sia agli occhi dei dipendenti e dell'opinione pubblica italiana, che dei concorrenti del Vecchio Continente, cui ha invano chiesto di far lobby a Bruxelles. Al contrario, la frana del mercato (cui ha contribuito il rinvio dei nuovi modelli) ha intaccato sia le finanze sia la reputazione del gruppo italiano oltre Oceano. Il prestigio di Marchionne, il grande risanatore, resta intatto. Ma è difficile immaginare che l'inquilino alla Casa Bianca chiunque egli sia o la comunità di Wall Street accetti di consegnare la Chrysler risanata a una società che, in soli nove mesi, accumula più di 700 milioni di perdite operative nell'auto.

E il sindacato? A ben vedere, l'udienza che preoccupa di più Marchionne non si tiene al tribunale di Roma, Torino o Napoli. Bensì davanti a un giudice del Delaware. Qui, entro lunedì, i legali del sindacato Uaw, che è anche azionista al 41 per cento di Chrysler, spiegheranno alla Corte perché non intendono cedere le azioni secondo i criteri concordati nel 2009, in cui si teneva conto anche del valore di Fiat.

"Penso - conclude Berta - che Fiat dovrà rassegnarsi a pagare qualcosa di più. Ma fatto ancor più importante, l'Uaw ha deciso di non vendere tutto: meglio avere una quota per tenere il quadro sotto controllo". Anche un boom, come quello di Chrysler, può portare problemi. Figuriamoci un tracollo di vendite, come quello di Fiat, che rischia di far pagare il conto ad azionisti dal portafoglio ben chiuso.

Ugo Bertone

