

LINEA DI CONFINE

MARIO PIRANI

Perché Prodi e Marchionne hanno le stesse idee su Fiat



Romano Prodi in un editoriale sul *Messaggero* (28 us) si dice convinto che «le mostruose verità» di Marchionne sul difficile salvataggio della Fiat «siano più utili che dannose, debbano essere approfondite e discusse non con uno sguardo polemico rivolto al passato ma pensando al futuro partendo dalle risorse e dalle mancanze italiane». Sono del tutto d'accordo e per dissipare la confusione vorrei tracciare un profilo, purtroppo schematico per vincoli di spazio, che aiuti a far chiarezza. In primo luogo va tenuto presente che i vecchi paradigmi della produzione automobilistica sono ovunque frantati, a partire da Detroit per investire financo la Toyota su cui fino a ieri si scommetteva quale modello vincente. La crisi mondiale ha inoltre imposto all'auto stringenti strategie alla ricerca di nuovi mercati, che, peraltro, come la Cina e l'India, hanno imboccato la strada di una propria produzione autonoma. Cambiano, quindi, rapidamente mercati, modelli di produzione, tecnologie con l'impiego di fattori nuovi quali quelli ecologici. Da tutto ciò se ne deduce che solo pochissime grandi imprese nel mondo saranno presto in grado di competere. La Fiat nel 2004 era già data per spacciata.

Se oggi è ancora in gallosi deve alla fusione con la Chrysler e allo scorporo che ha separato in buona misura i destini della famiglia Agnelli, da quelli del settore auto. Questi due eventi ci obbligano a ripensare il ruolo della Fiat, sempre meno azienda-Paese e sempre più multinazionale. Ad esempio è ancora proponibile una missione che proponga come prioritaria la scelta politica di sviluppare il Sud? Già oggi del resto la dislocazione parla da sola: in Polonia una sola fabbrica Fiat ha 6100 dipendenti e produce 600.000 auto, in Brasile un solo impianto ha 9400 dipendenti con 730.000 auto, per contro i cinque stabilimenti italiani con 21.962 dipendenti producono 649.000 vetture. La Fiat è dunque già in buona parte fuori d'Italia. Ciò detto non si tratta affatto di ri-

durere le condizioni di paga e di lavoro a quelle cinesi, come alcuni hanno sostenuto demagogicamente ma di confrontare i livelli accettati da 53.000 metalmeccanici nord americani della Chrysler per continuare a lavorare, con quelli garantiti a Pomigliano. Il sindacato Usa e quello canadese hanno firmato una decurtazione del 20% della paga, pari a 16 dollari al giorno, un taglio del 50% del contributo dell'azienda affondo sanitario dei pensionati, recuperabile negli anni successivi, la rinuncia ad alcune festività, il computo dello straordinario solo dopo le 40 ore, l'impegno del sindacato a non proclamare scioperi o avanzare rivendicazioni fino al 2015. Per contro il sindacato, tramite il fondo pensioni Veba, detiene il 55% delle azioni Chrysler, che in parte venderà per rafforzare le pensioni, il 20% appartiene a Fiat e il 10% ai governi Usa e Canada. Al contrario l'accordo di Pomigliano, tanto bistrattato, offre in cambio dell'applicazione del nuovo modello organizzativo (World Class Manufacturing) un aumento di 3200 euro all'anno per un turnista di terzo livello e ulteriori 200 euro ogni qualvolta lavorerà il sabato. Per lo sciopero vige, in cambio, un'autoregolamentazione per i sindacati che avranno sottoscritto l'accordo con l'impegno di non proclamarlo durante il 18° turno (sabato e domenica notte).

La verifica dei picchi di assenteismo anomalo, collegati a particolari eventi, è soggetta al giudizio di una commissione paritetica e solo dopo verrà deciso se coprire o no i primi tre giorni di assenza. Solo una demagogia sfrenata o una confusione informativa può considerare tutto ciò una lesione dei diritti costituzionali. Il vero quesito è se si vuole o no che sussista un'industria automobilistica nel nostro Paese, mentre la sfida che i sindacati dovrebbero lanciare a Marchionne risiede nella competitività, collegata a nuove forme di compartecipazione, come in Usa e in Germania. Stiamo invece assistendo a vecchi copioni perdenti come ai tempi della scala mobile.