



[Alla luce delle ultime esternazioni di Marchionne ci sembra interessante riproporre la lettura di questo articolo di Ugo Marani, originariamente pubblicato su Repubblica Napoli il 3 aprile 2010 ]  
Avvertenza iniziale: forse saremo un po' tediosi, ma l'argomento, crediamo, ne valga la pena. Il personaggio: Sergio Marchionne. L'oggetto: il "Piano per l'Italia" della Fiat e le sue ricadute sullo stabilimento di Pomigliano d'Arco. La tesi proposta: se nel breve periodo il Piano pare tranquillizzante per i livelli occupazionali dello stabilimento campano,

esso stesso, nel medio periodo, presenta elementi di preoccupazione che non paiono del tutto avvertiti da quegli ambienti che, a tutt'oggi, accolgono con favore le strategie del gruppo torinese.

Il lettore ci perdonerà se una simile affermazione, che oggi appare del tutto controcorrente, non sarà immediatamente motivata e se preferiamo prenderla da lontano. Ma così, forse, alla fine sarà tutto un po' più chiaro.

E partiamo da proprio da Marchionne che, negli ultimi tempi, ha esibito un'insolita propensione alle dichiarazioni pubbliche, abbandonando una consolidata inclinazione al riserbo. Ebbene, l'amministratore della Fiat ha costellato la pubblicizzazione del Piano per l'Italia di alcune verità, di qualche bugia, di talune significative omissioni e di numerose lamentele. Di queste ultime la più ricorrente riguarda la sottovalutazione del fatto che la Fiat, nel corso dell'ultimo quindicennio, ha effettuato una ricapitalizzazione di oltre il 70% dei valori iniziali, di cui tre quarti sotto la sua diretta gestione. È vero. Fatto sta che, tuttavia, Marchionne non fornisce alcuna informazione su quanto di questo incremento di capitale debba essere ascritto a finanziamenti statali, a incentivi diretti e indiretti, a mobilità e a cassa integrazione. La verità più dolorosa per il Mezzogiorno riguarda Termini Imerese: a detta del manager le decisioni di chiusura dello stabilimento siciliano dipenderebbero dall'incapacità-impossibilità di raggiungere parametri di produttività-redditività compatibili con l'attuale assetto dell'industria automobilistica mondiale. Termini ha una lunga storia di precorritrice del ricorso nazionale della Fiat alla cassa integrazione come se, in anticipo, essa comunicasse al mercato le decisioni e le difficoltà dell'azienda; anche oggi, purtroppo, il suo mancato inserimento nelle strategie future della Fiat segnala l'obiettivo, poco controvertibile, di posizionamento nel comparto produttivo delle vetture di medio-alte dimensioni. E poco incide, su questa logica, la posizione sindacale dell'opposizione, sacrosanta, alla chiusura dello stabilimento. Il problema, così come per Pomigliano, attiene, invece, alle implicazioni produttive dell'accordo con Chrysler. Marchionne,

infine, rivendica e lamenta il ricorso che l'azienda ha dovuto effettuare alla cassa integrazione: negli ultimi anni la Fiat ha utilizzato ben trenta milioni di ore, ore che, agli attuali parametri contrattuali, hanno significato il pagamento, da parte dello stato, di retribuzioni, espunte dal bilancio dell'azienda, per circa diciassette mila lavoratori. Questa è stata la principale causa di risanamento dell'azienda, secondo un processo iniziato dopo le leggi sulla mobilità e che ha visto, da allora in poi, la fuoriuscita di 50-60 mila lavoratori a "contratto pieno" e la del tutto parziale compensazione con assunzioni a "contratti precari". E veniamo a Pomigliano. Il futuro di Pomigliano è, ovviamente, un pezzo del Piano per l'Italia della Fiat. E il Piano per l'Italia dipende, s'intuisce, dalla natura e dalle conseguenze dell'accordo di Fiat con Chrysler. Il filo del ragionamento, apparentemente banale, contiene, tuttavia, due interrogativi, cui il buon Marchionne evita, scrupolosamente, di rispondere con chiarezza. Il primo: quale Chrysler si privilegia? Quella di Detroit sotto il ferreo monitoraggio di Obama e dei sindacati americani o quella con la Daimler-Chrysler che in Germania, ma non solo, ha decine di stabilimenti a partire da quello di Stoccarda-Untertürkheim? Il secondo interrogativo: sarà la Fiat a omologarsi alla natura produttiva di Chrysler o viceversa? Le risposte paiono univoche, che piaccia o no: l'accordo è finalizzato al coordinamento con Detroit e la Fiat sfrutterà l'*expertise* di Chrysler nelle medio-alte cilindrate e nel settore dei SUV. Dunque tutto il resto, ovvero le piccole automobili come le Panda e i fiori all'occhiello come la resuscitata 500, saranno nicchie e produzioni di contorno da utilizzare nella dialettica politico-sindacale nazionale e per il soddisfacimento della domanda in Polonia e nell'Est europeo.

Il lettore non sottovaluti la portata della strategia del buon Marchionne, i cui dati biografici, origine abruzzese e padre maresciallo dei carabinieri, spiegano, più di qualunque Master in Business Administration, tenacia, lungimiranza e caparbia cocciutaggine. Si tratta di un piano impensabile pochi anni addietro quando la Fiat languiva in attesa delle decisioni delle banche sulla convertibilità in azioni di una montagna di crediti verso il gruppo torinese dopo che Romiti aveva deciso di giocare nel risikio del salotto buono della finanza italiana e nel business dei termovalorizzatori. Ha un solo difetto: l'Italia non è più il suo territorio "core", il Mezzogiorno c'entra meno e le "utilitarie" sono un mero collaterale.

Memore delle profezie dell'Avvocato Agnelli che, oltre venticinque anni addietro, anticipava che solo sei o sette imprese globali avrebbe potuto competere nel comparto automobilistico, Marchionne cerca di portare il gruppo torinese tra le *top ten* e nei segmenti più redditizi, assumendo una posizione apparentemente interlocutoria verso le piccole cilindrate.

Era ed è tutto ciò inevitabile? Non sappiamo; di certo non aiuta il sospiro di sollievo di parte dei sindacati metalmeccanici per le tre P: Piano-Panda-Pomigliano.

Chi ne capisce della Fiat, razza in via di estinzione che andrebbe tutelata dal WWF, rimarca che il cuore dell'accordo con Chrysler è costituito dalla possibilità di utilizzo della piattaforma Chrysler LX, quella per intenderci della Chrysler 300 e della Dodge Charger, che consentirebbe la presenza simultanea flessibile e alternata di ben otto processi produttivi differenti. Uno, tanto per intenderci, quello dell'Alfa Romeo 166, questa volta pensata e realizzata soprattutto per il mercato nordamericano, secondo un'ipotesi avvalorata da una fonte solitamente autorevole come la società di analisi di mercato IHS Global Insight.

Non che l'Italia, ovviamente, sia del tutto fuori dalla strategia di Marchionne: analisti accreditati prevedono la ristrutturazione di Mirafiori dai cinque modelli attuali verso un solo modello italiano, la Mito, e verso una nuova vettura di stampo Chrysler, con una riduzione occupazionale di duemila-duemilacinquecento lavoratori. Ancora: nell'impianto Bertone di Grugliasco dovrebbero essere assemblati due modelli di estrazione americana, che, con ogni

probabilità saranno la Jeep Gran Cherokee e la Chrysler 300.

Il Piano avrà, dunque, strategie significative su tutti gli altri stabilimenti italiani della Fiat, da Melfi a Cassino, passando Pratola Peligna, secondo un triste rosario di cifre che all'oramai stanco lettore risparmiamo.

Ma chiudiamo con Pomigliano: uno stabilimento di straordinaria ampiezza territoriale e di potenzialità innovative enormi dovrebbe essere interessato da un investimento di ristrutturazione per circa 750 milioni di euro, ovviamente sotto il vincolo di cassa integrazione di transizione, di flessibilità normativa e salariale. L'esito? La scomparsa dalla Campania, dopo circa settanta anni, delle produzioni motoristiche e automobilistiche dell'Alfa Romeo, quelle iniziate, per intenderci con i meno giovani, con la gloriosa e goffa Dauphine. Forse i segni poco contano nel contesto attuale, quello in cui la produzione di soppressate calabresi è decentrata in Romania; di certo si chiude una storia la cui stratificazione ha sedimenti pari solo nell'Italsider di Bagnoli.

Produrremo, stancamente, Panda, sottoutilizzando uno stabilimento splendido, testimone di contraddizioni che solo la Campania può esprimere: cultura operaia e clientelismo, linee di montaggio innovative, gioielli Alfa e brutte macchine (chi non ricorda l'inguardabile Arna?)

Il produttivismo ha leggi ferree, specie se culturalmente egemonico, ma, francamente, plaudire a questo scenario per Pomigliano è un po' come essere ottimisti di un grande futuro alle spalle e considerare l'eutanasia come il prolungamento della vita.

Ugo Marani

Repubblica Napoli | 3 aprile 2010