

IL CORAGGIO DI DIRE COME STANNO LE COSE

di OSCAR GIANNINO

SI PUÒ legittimamente scredere che l'onorevole Fini abbia toccato un tasto popolare, ricordando che la Fiat esiste grazie al contribuente italiano e che Marchionne intervenendo domenica alla trasmissione di Fabio Fazio, sia sembrato parlare più da manager canadese che italiano. Ma se ci si sforza di guardare a ciò che Marchionne ha detto, e agli sforzi che la nuova Fiat di Marchionne ed Elkann hanno intrapreso per cambiare in maniera condivisa le regole del lavoro negli stabilimenti italiani, al netto di ogni possibile equivoco e di ogni legittima polemica resta il fatto che Marchionne ha ragione.

Consideriamo tre aspetti. Quanto ampio nel settore manifatturiero italiano è stato il fenomeno della delocalizzazione? È stato esteso. E sappiamo bene il perché, dopo anni di dibattito intorno alla bassa produttività italiana. Nel nostro Paese si sommano a sovraccosti da esternalità negative nell'energia, nelle infrastrutture e nella logistica, gli oneri di un sistema di relazioni industriali e di regole del lavoro obiettivamente scritte quando la globalizzazione non esisteva, e i mercati dei prodotti e dei servizi erano ancora di fatto chiusi e nazionali.

È la somma di questo duplice ostacolo, a produrre maggiori costi e minore efficienza, ad aver diminuito verticalmente il numero delle grandi imprese italiane nelle graduatorie internazionali. Ed aver spinto molti a delocalizzare. Non se li inventa Marchionne per provocare, questi problemi.

Seconda considerazione. Guardiamo a quel che è successo in Germania, nei 6-7 anni che hanno preceduto la crisi. Allorché grandi gruppi come Volkswagen, Siemens e Bosch dovevano decidere se delocalizzare a Est a più basso costo. In quell'occasione grandi sindacati come Ig Metall non hanno avuto dubbi. Hanno concorso a nuove

regole stabilimento per stabilimento grazie alle quali la produttività manifatturiera è cresciuta del 19% tra 2002 e 2007, rispetto al 6% europeo e alla nostra decrescita. E hanno dato l'assenso a una diminuzione del 14% del salario industriale rispetto al valore medio della produzione che cresceva, in quegli stessi anni. È questa, la doppia forza dell'industria tedesca grazie alla quale Berlino realizza in questo 2010 una crescita del 3,4% del suo Pil.

Marchionne, però, ricordando che in Italia Fiat vuole che i suoi stabilimenti tornino all'utile, chiede contratti alla tedesca, ma non propone diminuzioni del salario come in Germania. Offre invece più salario reale ai lavoratori, in cambio di più produttività. Un salario aggiuntivo detassato al 10% che altrimenti mancherebbe e mancherà. In più, Marchionne sottolinea un fatto che sarà anche sgradevole, ma che resta vero. E veniamo al terzo punto. Per anni gli stabilimenti di Fiat auto in Italia hanno dato un contributo aggregato al gruppo che era negativo.

In altre parole, sono rimasti aperti solo perché gli utili si facevano in Brasile e Polonia, con impianti al massimo della capacità utilizzata. Nel mondo nuovo, un mondo in cui in Italia i sussidi e gli incentivi pubblici alla Fiat sono diventati impossibili e sono stati abbandonati, credere di mantenere aperti stabilimenti in perdita è una regola che non vale più, perché è come voler sfidare la legge di gravità.

La cosa più importante da sottolineare è che una parte maggioritaria dei sindacati queste cose le ha capite, e ha condiviso la necessità di una svolta profonda, di regole nuove, a Pomigliano come nell'intera Fabbrica Italia. Si tratta di leader sindacali che ci hanno messo la faccia, esponendosi anche a delegittimazioni ed attacchi molto seri, alcune volte ben oltre il limite di quanto dovrebbe essere consentito in un Paese ordinato, libero e democratico. È preoccupante invece che analoga consapevolezza non sia condivisa da molti osservatori e opinion makers, intellettuali e politici. Il dissenso e la critica sono e restano pienamente legittimi. Ma è un grave errore

scambiare le parole e le proposte chiare della nuova Fiat e di Confindustria, l'intero processo messosi in moto con l'accordo interconfederale dell'aprile 2009 dopo anni di inutili attese, con una sorta di minaccia di abbandonare l'Italia al suo destino. Al contrario, è finalmente un tentativo serio per rimettere l'industria e la manifattura italiana in condizioni di difendere ed estendere le sue eccellenze. Non trasformando i lavoratori italiani in schiavi cinesi, ma garantendo loro finalmente reddito aggiuntivo. L'Italia può e deve farlo, per riappropriarsi di una crescita e di un futuro che oggi le è negato, dalle sue regole e costi. Per farlo, non servono polemiche e classi dirigenti nostalgiche del passato e dei suoi errori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL FUTURO DELLA FIAT