

IL CASO FIAT

Non sottovalutare le parole di Marchionne

di GIULIO SAPELLI

Le recenti dichiarazioni di Sergio Marchionne hanno provocato, come era da attendersi, una vivace polemica che ha al suo centro alcune questioni che vorrei riassumere: la prima è la questione del ruolo della Fiat nella storia d'Italia. Sgombriamo il campo dalla polemica, legittima ma inconcludente, degli aiuti di Stato dei quali la Fiat è stata un campione, unitamente al protezionismo, per circa cinquant'anni. Non è vero che se ne sono avvantaggiati soprattutto i consumatori, bensì in primo luogo l'azienda e quindi i produttori. E questo è, in ogni caso, meglio che creare rendite finanziarie o speculative: la Fiat ha dato lavoro, sviluppo tecnologico e quindi crescita economica, grazie a una politica di massicci investimenti. Ancora: oltre a dare lavoro, il Lingotto è stato un baluardo della lotta contro il terrorismo, non dimentichiamolo, pagando un prezzo altissimo di sangue e di abnegazione. Io posso ben dirlo avendo scritto la prefazione al libro autobiografico di Luigi Arisio, leader della marcia dei quarantamila nel 1980.

Tutto ciò non vuol dire, però, che si possa proclamare a gran voce che se si perde in Italia tutta la colpa è solo dei lavoratori e delle inefficienze del Paese. Ricordo al proposito che due settori chiave della nostra industria hanno affrontato processi profondissimi di ristrutturazione, conseguendo elevati risultati sul piano della produttività, della redditività e della competitività. Mi riferi-

sco ai tessili e ai chimici, i cui manager e imprenditori di primissimo livello hanno saputo creare il consenso di tutte le centrali sindacali attorno a progetti di riconversione industriale in cui si è salvaguardata una quota importante di occupazione e si sono realizzati successi ottimali sul fronte della sostenibilità. Si veda in campo chimico, dove le performance ambientali hanno superato ampiamente i parametri del trattato di Kyoto.

Forse la Fiat dovrebbe interrogarsi sulle sue capacità manageriali, non tanto tecnologiche quanto relazionali. E questo per quanto attiene sia ai rapporti con il sindacato, sia a quelli

interni: la somma dei due, come è noto, fa le relazioni industriali. Detto ciò, però, le relazioni di Marchionne e dei suoi manager con gli operai sono poco comprensibili per un motivo più di fondo. Finché esistono dei sindacati in azienda, anche se ad essi sono iscritti pochissimi operai, le modificazioni alle condizioni di lavoro a cui i lavoratori sono sottoposti, vanno negoziate con le loro organizzazioni che in qualsivoglia forma e misura li rappresentano, fosse anche solo per dieci o due minuti di pausa.

Se non si fa questo, si mettono in un angolo i sindacati non antagonisti e, invece, partecipativi e si dà un enorme spazio di manovra a quelle organizzazioni che non hanno, o hanno perso, come nel caso della Fiom, la cultura negoziale, con il risultato che queste strutture si trasformano in movimenti politici e sociali. In queste ore le parole più sagge

sono state dette in ambito Fim-Cisl, un sindacato che, sgombrando il campo dalle polemiche e dimostrando che c'è un'organizzazione che negozia, ha chiesto a Marchionne di riaprire il tavolo di negoziazione di Fabbrica Italia, il progetto che la Fiat ha lanciato con grande enfasi e che richiede ora di essere implementato con coraggio. Solo la ripresa della trattativa farà guadagnare spazio a coloro, sindacati, lavoratori e manager, che con i diritti vogliono anche affermare doveri. Da questo punto di vista la frase di Marchionne che la stampa internazionale ha rilanciato ieri, relativa al fatto che il manager della Fiat vuole fare aumentare i salari se aumenterà la produttività e la competitività, va presa tremendamente sul serio. Tutte le parti in gioco non devono fare nessuno sconto su questo punto. A nessuno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

E il Lingotto dovrebbe interrogarsi sulle sue capacità relazionali

