

BRUNO MANFELLOTTO QUESTA SETTIMANA

# DOVE OSA MARCHIONNE

**S**e Umberto Bossi spinge per andare a votare con i primi freddi, Silvio Berlusconi frena messo in ansia dai suoi sondaggisti e Gianfranco Fini si gode il dopo-Mirabello nel ruolo del difensore delle istituzioni e della legislatura, per l'Italia reale comincia l'autunno forse più duro dal dopoguerra. Magari, come ci ha assicurato il super ministro Giulio Tremonti, "l'emergenza è finita" davvero; eppure, la coda di guai che sembra destinata ad accompagnare l'annunciata resurrezione dell'economia si presenta lunga assai.

La triste contabilità sindacale prevede più di 650mila cassintegrati, 500mila dei quali potrebbero trovarsi, a cassa esaurita, senza più un posto. Per non dire dell'esercito di precari, vittime sacrificali del terzo millennio. Se poi si dovessero aprire le trattative per ognuna delle crisi aziendali - centosettanta - per le quali è stata richiesta la mediazione del governo, per ospitare "tavoli", come li chiamano, e relativi invitati non basterebbe l'intero edificio del Ministero del Lavoro. E non c'è infine settore industriale che non segnali un allarmante stato di crisi: dal tessile alla chimica alla ceramica, dall'alimentare agli elettrodomestici, dal mobile all'auto.

Già, l'auto, la Fiat, Marchionne. A pensarci bene, l'unico che finora abbia messo i piedi nel piatto e lasciato chiaramente intendere ciò che potrebbe succedere di qui a qualche anno è stato lui, Sergio l'Americano: non un imprenditore, ma un manager; non un italiano, ma uno straniero per formazione, cultura, abitudini; non omo-

logato, ma programmaticamente diverso (vedi l'ostentato maglioncino al posto di giacca e cravatta). Con un linguaggio inusuale, dunque. Perfino sovversivo. Che ha aperto la strada ad altri comportamenti inusuali, come quello della Federmeccanica che ha disdettato l'accordo con i metalmeccanici del 2008, firmato da tutti i sindacati, per ribadire la validità di quello successivo rifiutato invece dalla Fiom. Ma non si invocava un nuovo patto sociale?

Su tutto questo valeva dunque la pena tornare a riflettere, come "L'Espresso" ha fatto. Per alcune buone ragioni. La prima - come osserva Alessandro Penati a pagina 36 - è che, chiusa con successo la ristrutturazione aziendale e la fase degli annunci e delle aspettative, per la Fiat di Marchionne comincia ora quella del mercato, che per una casa automobilistica significa nuovi prodotti competitivi con colossi della qualità come BMW o Audi. E qui siamo lontani anni luce.

La seconda ragione è che l'irruzione dell'Americano sulla scena politica e sindacale, l'accordo con Chrysler (che, come ha spiegato bene Eugenio Scalfari su "Repubblica", è stata da parte italiana una richiesta d'aiuto e non una conquista), la successiva sfida di Pomigliano e di Melfi su assenteismo, flessibilità, orari e contratto di lavoro, hanno risvegliato il Paese da un dannoso torpore costringendolo a misurarsi con problemi che si trascinano da decenni ma la cui soluzione è oggi obbligata dalla globalizzazione, e dalla Grande Crisi. L'Italia si è improvvisamente resa conto di cosa significhi la sfida delle economie emergenti,

ha finalmente capito che la produzione di auto nei paesi occidentali è destinata a calare ancora, che diminuirà il numero dei produttori e che resteranno in vita solo i più robusti e di maggiori dimensioni.

Molte delle analisi e delle proposte di Marchionne, pur dirompenti, sono perfino ovvie e dettate dalla lettura attenta dei dati di fatto. Il numero uno della Fiat fa bene ad avanzarle, anche aggiungendoci un pizzico di sana provocazione da straniero in patria; ma molte di esse mettono in discussione solide conquiste e rischiano di lacerare una trama di relazioni sindacali faticosamente intessuta in anni di paziente lavoro. Altre idee ancora, pur condivisibili, sono difficilmente conciliabili con la storia, le tradizioni, le (cattive?) abitudini italiane. Ma tutte toccano questioni vere e di fondo, di modernizzazione del Paese, e dunque sarebbe opportuno che la (vera) politica se ne occupasse.

Dalla crisi sta uscendo un Paese tutto diverso: la sfida delle economie emergenti ha cambiato i parametri della concorrenza; la delocalizzazione ha consentito la sopravvivenza e la crescita di aziende piccole e grandi; la redistribuzione del reddito che ne è seguita ha premiato chi era più ricco e penalizzato chi già era povero.

Indietro non si può più tornare, ma certo dovremmo cercare - secondo la felice battuta di Giuliano Amato - di esportare più Europa in Cina che importare più Cina in Europa. Ci piacerebbe che ci riflettessero anche sindacati e uomini di governo, troppo condizionati da slogan consunti i primi, troppo attenti al contingente i secondi. Ci piacerebbe che lo tenesse a mente anche Marchionne.

**Mentre si avvicina  
l'autunno più  
difficile dal  
dopoguerra, Sergio  
l'Americano sfida  
l'Italia. Con un  
linguaggio sconosciuto  
e proposte dirompenti.  
Ma non campate in aria**